ESTIMATES

Transport Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2003

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2003

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/14-2003
ISBN 0-660-62444-3

Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians in the new millennium. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2003 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

Comments or questions can be directed to:
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transport Canada

Departmental Performance Report

For the period ending
March 31, 2003

Approved

Minister of Transport

Table of Contents

Executive Summary **1**

Minister's Message **2**

1.0 About Transport Canada **3**

1.1 Who We Are 3
1.2 Legislative Mandate 3
1.3 Strategic Objectives 4
1.4 A Results-Oriented Organizational Structure 4
1.5 Our Co-delivery Partners 5

2.0 Societal Context **7**

2.1 Transportation's Impact 7
2.2 Linking to Government Priorities 8
2.3 *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada* 9
2.3.1. Strategic Directions *10*
2.4 Transportation Amendment Act (Bill C-26) 12

3.0 Departmental Performance **13**

3.1 Contributing to our Strategic Objectives 13
3.2 A Model for Results-Based Performance 14
3.3 An Overview of Departmental Spending 16
3.4 Performance Results by Strategic Direction 17
3.4.1 Marketplace Framework *17*
3.4.2 Infrastructure *24*
3.4.3 Protection of the Environment *31*
3.4.4 Safety and Security *39*
3.4.5 Innovation and Skills *55*
3.5 Inside Transport Canada — The Management Agenda 58

4.0 Financial Tables **63**

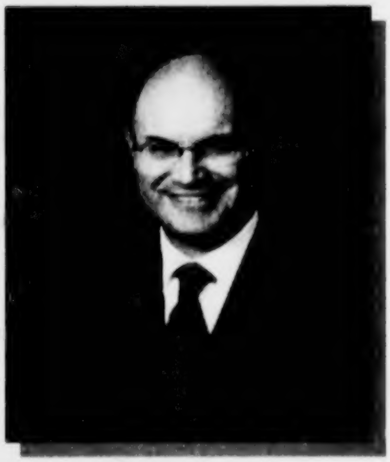
5.0 Our Offices **85**

Index **86**

Executive Summary

Strategic Direction	Performance Highlights
Marketplace Framework *(see Section 3.4.1)*	• During the last decades, the transportation system has undergone an enormous evolution, which has resulted in many positive results. Productivity gains in the transportation sector have outpaced those of the economy as a whole by two-to-one. • Federal spending on the transportation sector is seeing a general downward trend.
Infrastructure *(see Section 3.4.2)*	• The federal airport commercialization initiative is a major success. Canadian airports have been processing almost 90 million scheduled passengers annually. To accommodate this level of activity, more than $6 billion of private money has been invested in airport capital projects since 1992. • At the end of March 2003, Transport Canada had divested 448 of its original 549 ports, saving Canadian taxpayers more than $122 million.
Protection of the Environment *(see Section 3.4.3)*	• By the end of 2002-03, Transport Canada had identified 474 potentially contaminated sites, of which 447 sites have been assessed. Twenty-seven sites are suspected of being contaminated. • In the past year, Transport Canada completed 174 environmental assessments in accordance with the *Canadian Environment Assessment Act.* • In 2002, 24 of the 65 new vehicles purchased by Transport Canada were alternative fuel vehicles.
Safety and Security *(see Section 3.4.4)*	• Despite increases in traffic, record accident lows were recorded in the aviation and marine modes (the lowest annual totals in 25 years) and on the roads (the fewest casualty collisions in more than 50 years). In rail, reported accidents continued on a five-year downward trend.
Innovation and Skills *(see Section 3.4.5)*	• $30 million is dedicated to Intelligent Transportation Systems (ITS), of which $4 million has been either spent or committed on ITS innovations. • Transport Canada is upgrading equipment and facilities at the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Quebec.

Minister's Message



I am pleased to submit Transport Canada's *Departmental Performance Report* for the period ending March 31, 2003.

The past year was a busy one again for the department. Chief among our accomplishments was *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*, which I was proud to release in February 2003. The document contains broad-ranging recommendations on how to ensure Canada has the best transportation system possible over the next decade and beyond, as well as concrete actions to address immediate challenges facing the transportation system.

As you will see in this report, we are already seeing results in the key areas identified in *Straight Ahead*. We are establishing frameworks that foster an environment where competition can thrive, giving Canadians more transportation choices. We are investing in infrastructure to reduce congestion and to allow the transportation system to support the growing needs of the economy.

At the same time, we are making significant progress with the implementation of our second Sustainable Development Strategy, with the aim of mitigating the impact transportation has on the environment and our quality of life. And through smart regulation, harmonization and the promotion of a safety culture, as well as a number of initiatives aimed at enhancing security, we continue to have one of the safest and most secure transportation systems in the world. These results are made possible in large part due to innovative new approaches and technologies, as well as the skills of the workers in what is becoming more and more a knowledge-based sector.

Transportation affects all of us every day — from how long it takes us to get to work to what is available on the shelves of the local store — and it has a significant impact on our economy and our quality of life. I therefore encourage all Canadians to become engaged as we continue to implement our vision of the best transportation system for Canada and Canadians.

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.0 About Transport Canada

1.1 Who We Are

Transport Canada is the department responsible for the transportation policies, programs and goals set by the Government of Canada. The department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a sustainable system that is safe and secure, efficient, and environmentally responsible.

Our Vision . . .

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs
for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

1.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Its focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness and environmental sustainability of Canada's transportation system.

Some of the legislation administered by Transport Canada:

- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Canadian Air Transport Security Act*
- *Department of Transport Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*

A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our Web site at www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

1.3 Strategic Objectives

Transport Canada's strategic objectives are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.

1.4 A Results-Oriented Organizational Structure

Most issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors. Furthermore, most issues require the partnership and collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders. Decisions must be carefully weighed and debated to ensure an optimum balance between competing interests. This is because actions required to achieve results in one area can have profound repercussions in other areas.

To respond to the complex national transportation agenda, Transport Canada uses a matrix approach to management. The matrix defines accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are the focus of departmental planning and reporting and that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

Organizationally, the department is divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also include Communications, General Counsel and the Offices of the Minister and Deputy Minister. The organizational leads are accountable for the management of their organizations and for the delivery of results as set out in national service line plans.

Functionally, Transport Canada is divided into four business lines, each of which comprises two or more service lines (see following chart). The business lines reflect the department's programs and services and do not mirror the organizational lines exactly. The four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrates on shared strategies and results. Business service lines are the forums for setting national programs, policies and standards. They also provide functional leadership to the regional offices, which were established to help ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.

1.3 Strategic Objectives

Transport Canada's strategic objectives are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.

1.4 A Results-Oriented Organizational Structure

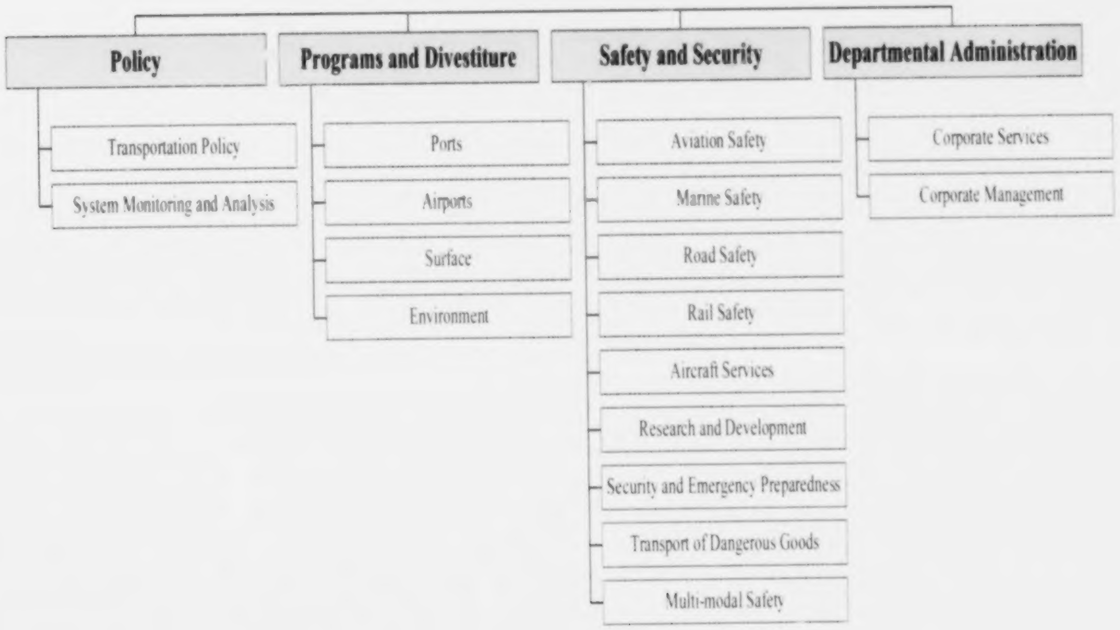
Most issues today require a multi-disciplinary approach — one that considers a broad range of safety, economic and environmental factors. Furthermore, most issues require the partnership and collaborative efforts of many jurisdictions and stakeholders. Decisions must be carefully weighed and debated to ensure an optimum balance between competing interests. This is because actions required to achieve results in one area can have profound repercussions in other areas.

To respond to the complex national transportation agenda, Transport Canada uses a matrix approach to management. The matrix defines accountabilities for leadership on an organizational and functional basis. This approach ensures that results are the focus of departmental planning and reporting and that results are delivered in an integrated manner that still respects regional differences.

Organizationally, the department is divided into four headquarters groups led by Assistant Deputy Ministers, and five regions, led by Regional Directors General. Departmental headquarters also include Communications, General Counsel and the Offices of the Minister and Deputy Minister. The organizational leads are accountable for the management of their organizations and for the delivery of results as set out in national service line plans.

Functionally, Transport Canada is divided into four business lines, each of which comprises two or more service lines (see following chart). The business lines reflect the department's programs and services and do not mirror the organizational lines exactly. The four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrates on shared strategies and results. Business/service lines are the forums for setting national programs, policies and standards. They also provide functional leadership to the regional offices, which were established to help ensure that services are delivered as close as possible to clients and stakeholders.

Transport Canada Business Lines and Services Lines



1.5 Our Co-delivery Partners

Transport Canada works in co-operation with hundreds of other organizations with an interest in transportation issues.

Other federal organizations — whose programs and services may be affected by transportation activities — Agriculture and Agri-Food Canada, Blue Water Bridge Authority, Canada Customs and Revenue Agency, Canada Port Authorities, Canadian Air Transport Security Authority, Canadian Food Inspection Agency, Canadian Nuclear Safety Commission, Canadian Security Intelligence Service, Canadian Transportation Agency, Civil Aviation Tribunal, Department of National Defence, Environment Canada, Federal Bridge Corporation Limited, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Industry Canada, Infrastructure Canada, Justice Canada, Natural Resources Canada, pilotage authorities, Royal Canadian Mounted Police, Solicitor General of Canada, and the Transportation Safety Board.

Provincial, territorial and municipal governments — particularly concerning the maintenance of the highway system and promotion of road safety, as well as the co-delivery of the Transportation of Dangerous Goods program.

Transportation sector industries — all of which count on the fair application of regulations and the development of policies to enhance the efficiency of the transportation system, for example: Air Canada, Algoma Central Corporation, Association of

International Automobile Manufacturers of Canada, CP Rail, Canadian Equipment, Manufacturers of Aviation Equipment, Canadian National Railway, Canadian Steamship Lines, Canadian Vehicle Manufacturers Association, NAV CANADA, St. Lawrence Seaway Management Corporation, Upper Lakes Group Inc., VIA Rail, and WestJet.

Agencies and associations — with a vested interest in the transportation infrastructure, regulatory regime and safety: Association of Canadian Port Authorities, Air Transport Association of Canada, Association of Regional Railways of Canada, Association québécoise de transport et des routes, Canada Safety Council, Canadian Association of Petroleum Producers, Canadian Airports Council, Canadian Bus Association, Canadian Council of Motor Transport Administrators, Canadian Energy Pipeline Association, Canadian Ferry Operators Association, Canadian Marine Advisory Council, Canadian Ship Owners Association, Canadian Trucking Alliance, Canadian Urban Transit Association, Chamber of Maritime Commerce, Chamber of Shipping of British Columbia, Council of Marine Carriers, Federation of Canadian Municipalities, Motor Coach Canada, Operation Lifesaver, Railway Association of Canada, Shipping Federation of Canada, Transportation Association of Canada, Transport of Dangerous Goods General Policy Advisory Council, Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force, unions, and vehicle manufacturers associations.

International organizations — to share information and harmonize transportation regulations — Asia-Pacific Economic Co-operation, European Joint Airworthiness Authorities, International Bridge Authorities, International Civil Aviation Organization, International Labour Organization, International Maritime Organization, International Organization for Standardization, North Atlantic Treaty Organization, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organization for Economic Cooperation and Development, the Summit of the Americas, UN Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Goods, UN Economic Commission of Europe Global, World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, International Atomic Energy Agency, U.S. Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, European Civil Aviation Conference, and World Road Association, among others.

2.0 Societal Context

2.1 Transportation's Impact

Transportation plays a fundamental role in our lives, both socially and economically. We rely on all transportation modes — planes, trains, ships, trucks, buses and cars — to take us where we want to go and also to deliver our goods. Did you know?

- In 2002, transportation industries accounted for 4 per cent of the gross domestic product (GDP). Investment in transportation made up 3.3 per cent of the GDP.

- In 2002, 41 per cent of Canada's GDP was directly linked to exports, much of it in merchandise that is transported between Canada and markets in the United States and around the world.

- Total Canada/U.S. merchandise trade in 2002 was $565 billion, or about $1.5 billion per day; of this, 65 per cent was by truck and 17 per cent was by rail.

- Total Canadian trade with all countries was $745 billion in 2002. Of this, 56 per cent ($417 billion) was by road, 14 per cent ($103 billion) was by rail, 14 per cent ($102 billion) was by marine and 10 per cent ($75 billion) was by air.

- Total energy consumption in the Canadian economy decreased by 0.4 per cent between 2000 and 2001, while energy demand in the transportation sector, which accounts for 34 per cent of the total, fell by 1 per cent.

- Spending on tourism in Canada totalled $51.8 billion in 2002, of which $19.9 billion was on transportation. Of the amount spent on transportation, more than one-half was on air travel and one-third was on vehicle transportation.

- The transportation sector is the single largest source of greenhouse gas (GHG) emissions in Canada, accounting for 25 per cent of the total. Of the transportation-related GHG emissions in 2000, road transportation accounted for almost 77 per cent, the aviation sector accounted for 10.3 per cent and rail and marine combined for less than 9.5 per cent.

- The Canadian aerospace industry employs about 90,000 people across the country. Since 1990, the Canadian aerospace industry sales have more than doubled, reaching $23.2 billion in 2001. This represents a 14 per cent increase over 2000 revenue levels ($20.3 billion).

📖 A wealth of information on the state of transportation is contained in the *Transportation in Canada 2002* report, which can be found at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm.

2.2 Linking to Government Priorities

Transportation contributes to a number of key government priorities, as announced in the 2002 Speech from the Throne:

Building competitive cities and healthy communities

Recognizing a fundamental relationship between economic success and quality of life, the Government of Canada has committed to ensuring that we have competitive cities and healthy communities — and transportation is a vital component. With 80 per cent of Canadians now living in urban areas, we are seeing increases in traffic volumes and the economic, environmental, social and safety implications associated with the resulting congestion. Effective and efficient transportation systems, including modern transportation infrastructure and public transit, will be important to the future vitality of our cities and communities.

Building a healthy environment and tackling the challenge of climate change

With the ratification of the Kyoto Protocol, the Government of Canada has made climate change a national priority and has committed to reducing greenhouse gas (GHG) emissions by 2012. The government is working closely with Canadians and the global community to meet this challenge. Transportation — the largest single contributor to GHG emissions in Canada, accounting for 25 per cent of all emissions — holds the promise of being a big part of the solution to climate change problems, through innovative technologies, strategic investments in infrastructure and changes in individual behaviour.

Making Canada a magnet for talent and investment — a world leader in innovation and learning

In February 2002, the Government of Canada released its Innovation Strategy, which challenges all sectors of the economy to become more innovative and to develop a highly skilled workforce to compete in the global marketplace. To do this, parts of the strategy focus on: improving our research and development performance and finding better ways to create knowledge and bring it to market; finding ways to develop, attract and retain the best and the brightest; and looking at ways to improve business and regulatory policies to support innovation. Transportation will have an important role to play on this agenda in two ways. First, the sector has moved away from its traditional role in the "bricks and mortar" of the old economy and is in many ways firmly entrenched in the new, high-tech economy. Second, as the sector moves $1 trillion worth of goods a year and employs more than 850,000 people, it is a key enabler of the economy. If we are going to realize this country's full potential in innovation — if we are going to attract capital investment or simply get new products to market — we need an efficient, modern transportation system, rooted in a skilled and innovative workforce.

Protecting the safety and security of Canadians

The Government of Canada has committed to continuing to work with its stakeholders to ensure the safety and security of Canadians, to remain vigilant and ready to protect Canadians from emerging threats, and to work with the United States and other international stakeholders to address our shared security needs. As we continue to move forward from the impact of the September 11, 2001 terrorist attacks, we need to continually work to ensure the transportation system is safe and secure, while balancing that requirement with our need for an open and efficient system in support of trade and our economic well-being.

These government priorities are reflected in the new vision for transportation document released by the Minister of Transport in 2003. The guiding principles and strategic directions outlined in the document are discussed in Section 2.3 below.

2.3 *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*

On February 25, 2003, the Minister of Transport released *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*. The document, which is the result of extensive consultations, sets out the policy framework that will allow the transportation system to successfully meet the economic, social and environmental needs of the next decade and beyond.

Straight Ahead provides the vision, the policy framework and principles that will guide the Government of Canada's transportation decisions in key areas such as marketplace policies, strategic infrastructure investments and initiatives in support of the broader government agenda on safety and security, competitive cities and healthy communities, climate change and innovation and skills.

The Government of Canada's vision of a sustainable transportation system for Canada is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property — guided by performance-based standards and regulations when necessary.
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life — based on competitive markets and targeted use of regulatory and spending interventions.
- Respect for the environmental legacy of future generations of Canadians — guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulatory and spending interventions.
- User pricing that better reflects the full costs of transportation activity, and transportation infrastructure decisions that meet user needs — based on governance models that provide for stakeholder involvement and transparency.
- Reasonable access to the national transportation system by Canada's remote regions.
- Accessibility in the national network without undue obstacles for persons with disabilities.

- Co-ordinated and harmonized actions across all modes of transport in support of inter-modality and to achieve modal neutrality.
- Partnerships and collaboration among governments and with the private sector for an integrated, coherent transportation policy framework, taking into account the respective jurisdiction, role and responsibilities of all participants.

2.3.1. Strategic Directions

The five strategic directions laid out in *Straight Ahead* are described below.

Marketplace framework

Market competition is the foundation for the framework presented in *Straight Ahead*. Experience has shown over time that a reliance on market forces yields real and lasting benefits — for taxpayers, users, communities, and for the economy as a whole. Commercialization and privatization have proven their worth, as witnessed by the success of airports and ports, the St. Lawrence Seaway, air navigation services and the Canadian National Railway. Productivity has increased — by an average of 2.5 per cent per year in the 1990s — and costs have decreased — annual transport costs fell by more than $13 billion in the last two decades.

Building on this success, the Government of Canada proposes to fine-tune this policy approach to stimulate further competition and efficiency where needed, based on the belief that the transportation system of tomorrow should remain largely market-driven, where government sets a competitive framework and intervenes only as a last resort. We must also rethink the way we view the national transportation system. We can no longer look at it as a patchwork of parallel and competing modes, but as a single, interconnected network that links Canada's regions to each other and to world markets in a seamless, integrated manner.

Infrastructure

Since 1993, the Government of Canada has invested more than $8 billion to improve the country's infrastructure, much of it related to transportation. The government will continue to make strategic infrastructure investments in support of competitiveness, sustainable growth and inter-modality, particularly to reduce congestion in our cities and bottlenecks in our trade corridors. A strong emphasis will be placed on making these investments in partnership with other levels of government and the private sector. This will include initiatives addressing urban transportation needs, such as public transit, and trade and passenger corridors, while remaining sensitive to the needs of rural and remote areas.

Protection of the environment

The Government of Canada is committed to fostering better environmental performance from the transportation sector. The transportation sector will be expected to assume its share of the responsibility to meet Canada's international obligations on climate change. In collaboration with others, the government will continue to address the environmental impact of transportation. It will promote respect for the environment as a criterion in transportation planning, find ways to implement Canada's environmental obligations, and curb pollution in the transportation sector, such as through the adoption of advanced technology vehicles, the use of less greenhouse-gas intensive fuels and the finding ways to encourage increased efficiency of freight transportation.

Safety and security

With one of the safest and most secure transportation systems in the world, Canada will continue to maintain its leadership. Safety and security will remain the cornerstones of Canada's transportation policy. A safe and secure transportation system is an essential element of the Government of Canada's commitment to protect the health and well being of Canadians. It is also essential for the efficient flow of goods within Canada and with our trading partners. Starting from a position of strength, we enhanced our system with swift and effective action following the tragic events of September 11, 2001, to reinforce safety and security across all modes of transportation. We will continue to build on those efforts to further promote the safety and security culture within the transportation community.

Innovation and skills

To achieve the vision laid out in *Straight Ahead,* we will need a highly innovative sector, driven by a highly skilled workforce. There is demand in the transportation sector for people with diverse and complex skills, more than what has traditionally been associated with transportation. We need to find ways to let people know what opportunities are available in this sector, and to attract them to pursue careers in this field. The transportation sector needs to increase its commitment to research and development through partnership-based research and development projects. Innovation in the transportation sector, including the development of Intelligent Transportation Systems, is essential not only to maintain the sector's own growth and competitiveness but also to contribute to national priorities like greenhouse gas reduction, safety and security and improve the quality of life in cities.

Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada is available on our Web site at www.tc.gc.ca/aboutus/straightahead/menu.htm.

2.4 Transportation Amendment Act (Bill C-26)

As the first step to fulfilling a number of commitments set out in *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*, the Government of Canada introduced the Transportation Amendment Act (Bill C-26), which contains a series of amendments to the *Canada Transportation Act* (CTA), to fine-tune the legislation's provisions. The proposed amendments reflect broad consultations with industry, stakeholders, provinces and territories. They include responses to many of the recommendations that came out of reports of the Canada Transportation Act Review Panel and the Independent Transition Observer on Airline Restructuring.

For the air industry, the amendments focus on: improving transparency in advertising airfares; better public access to the terms and conditions associated with airfares; and enhancing competition without causing hardship to air carriers. The amendments extend an existing provision that gives the Canadian Transportation Agency authority to investigate and address unreasonable fares and cargo rates on monopoly air routes in Canada, and to create conditions to allow new and existing Canadian carriers to expand in the domestic market while protecting the public interest.

Amendments regarding railway transportation include: improving the existing shipper protection regime for rail customers; dealing with noise issues; modifying current provisions governing disposition of railway lines; improving the policy environment for passenger rail; and altering the conditions for applications for final offer arbitration. The amendments will also provide an approval mechanism for the construction or alteration of international bridges and tunnels.

As a clear signal of the new prominence that will be given to environmental issues in Canada's future transportation policies, Bill C-26 proposes to enshrine the Government of Canada's commitment to environmental responsibility in the National Transportation Policy declaration set out in the act. Finally, the bill would create a new VIA Rail Canada Act to put VIA Rail on the same legislative footing as most other Crown corporations, since separate legislation was not developed for the corporation when it was established in 1977.

Many of the key initiatives discussed in this report respond to the recommendations of the *Canada Transportation Act* Review Panel of 2001. The panel was comprehensive in its recommendations, as well as precise on the requirement for specific actions. The Government of Canada has analyzed the proposals and reviewed the perspectives of all stakeholders, including those of other governments. Conclusions reached following these consultations are reflected in the proposed actions.

More information on Bill C-26 is online at www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=E&Chamber=C&StartList=2&EndList=200&Session=11&List=toc&query=3360&Type=0&Scope=I&query_2=N.

3.0 Departmental Performance

3.1 Contributing to our Strategic Objectives

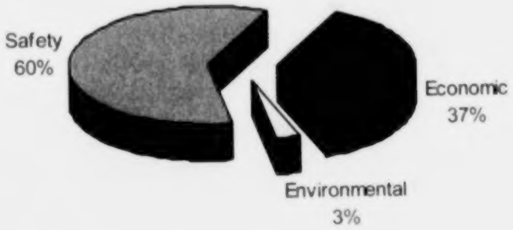
Transport Canada's Strategic Objectives		
Ensure high standards for a safe and secure transportation system	***Contribute to Canada's economic growth and social development***	***Protect the physical environment***
2002-2003 Net Resource Spending by Strategic Objective[1]		
$750 million	$466 million	$36 million

↑ ↑ ↑

Strategic Directions *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*		
Safety and Security *(see Section 3.4.4)*	**Marketplace Framework** *(see Section 3.4.1)*	**Protection of the Environment** *(see Section 3.4.3)*
	Infrastructure *(see Section 3.4.2)*	
	Innovation and Skills *(see Section 3.4.5)*	

1 The linking of our 2002-2003 net resource spending to the strategic objectives is based on a reasonable approximation, to provide the reader with a sense of the magnitude of spending devoted to the achievement of outcomes. Note that Crown corporations have been included in the economic objective.

Resources by Strategic Objective



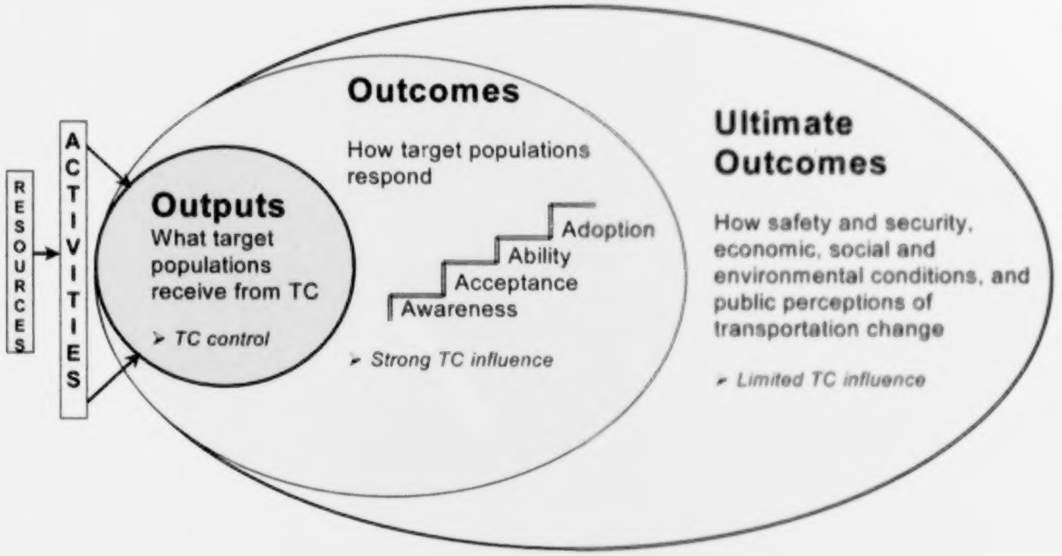
3.2 A Model for Results-Based Performance

Transport Canada has adopted the Spheres of Influence performance logic model, which is illustrated below. The department's performance is based on three levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with the operational and management activities and outputs, which lead to behavioural outcomes, and then to the high-level ultimate outcomes that impact Canadians.

By establishing a results chain that explains the department's contribution to outcomes, the model helps address the question of attribution. Because Transport Canada's strategic objectives — safety, economic, environmental — are not exclusively within the department's control, the logic model allows the identification of key behaviours the department can influence to achieve results.

Progress in developing and refining the performance measures and related data sources is considered a work in progress. The long-term policy framework laid out in the *Straight Ahead* document, as well as possible revisions to the Planning, Reporting and Accountability Structure (PRAS) framework from the Treasury Board Secretariat, may impact on the performance measurement regime that is currently in place at Transport Canada.

Spheres of Influence Model



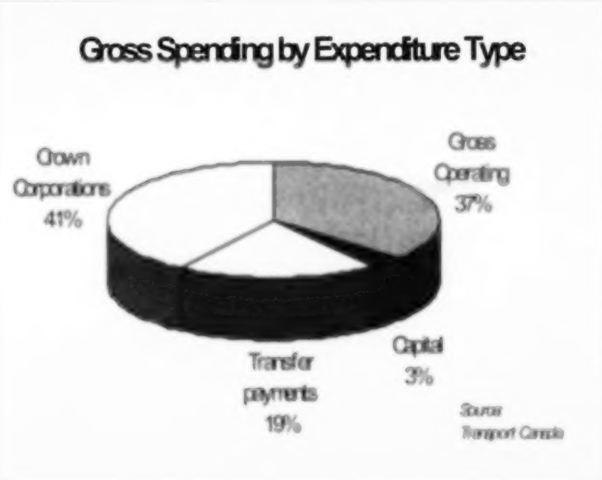
The following table provides the Ultimate Outcomes and a sample of the performance indicators associated with our strategic objectives:

Strategic Objective	Ultimate Outcome	Indicators of Progress[1]
Ensure high standards for a safe and secure transportation system	• Protection of life, health, environment and property. • High confidence in the safety and security of the transportation system.	• reduced accident rate • increased compliance rate • high public confidence in travel • stakeholder understanding of safety benefits and issues • reduced security risks • a regulated community that is engaged and well-informed
Contribute to Canada's economic growth and social development	An integrated and inter-modal transportation system that is: • efficient, effective, viable, affordable and accessible; • responsive to users and to communities; and • competitive and harmonized, both domestically and internationally.	• service and price levels • current and prospective viability of system components • trends in operational costs • cost to taxpayer • community and user satisfaction with price and service • benefits to industry and consumers from improved harmonization
Protect the physical environment	• Environmentally sustainable transportation system for Canadians. • Reduction of greenhouse gas emissions and pollution from the transportation sector. • Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.	• increased public awareness of the environmental impact of transportation activities • increase in the use of more energy-efficient vehicles • reduction in annual vehicle kilometres • reduced GHG emissions and other air pollutants from transportation sources

[1] *This list is not intended to be an exhaustive list of all current and/or future indicators.*

3.3 An Overview of Departmental Spending

Transport Canada's gross spending for fiscal year 2002-2003 totalled $1.6 billion, as described below.



The largest portion of spending — approximately $664 million or 41 per cent — was directed to Crown corporations. The Canadian Air Transport Security Authority received $259 million, VIA Rail $256 million, and the remaining amount was paid to Marine Atlantic Inc., the Queen's Quay West Corporation, the Old Port of Montreal Corporation Inc., and the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.

Gross operating costs represented 37 per cent of total spending, with expenditures of $602 million. Of this amount, 61 per cent was spent on employee salaries and statutory benefits, while the balance was spent on other costs such as professional services related to informatics, training and education, and items such as travel, maintenance and utilities. Approximately 64 per cent of Transport Canada's operating costs were funded through the collection of respendable revenues.

A further $317 million, or 19 per cent, was spent on grants and contributions (transfer payments). Some of the more significant items included:

- $49 million for the Northumberland Strait Crossing subsidy payment;
- $41 million for contributions to provinces toward highway improvements;
- $32 million for the Airports Capital Assistance Program;
- $26 million for the Strategic Highway Infrastructure Program – Highway component;
- $25 million for contributions to airlines for security enhancements to aeroplane cockpits;
- a $23 million grant to the Province of British Columbia for freight and passenger ferry services; and
- $22 million for the Port Divestiture Fund.

Transport Canada's capital project spending involved $56 million, only 3 per cent of total gross spending, and involved various maintenance and environmental projects.

3.4 Performance Results by Strategic Direction

Transport Canada is contributing to the achievement of its strategic objectives through the pursuit of the policy objectives and strategic directions outlined in the recently released *Straight Ahead — A Vision for Transportation in Canada*. Accordingly, the performance results presented in this report are categorized according to the five *Straight Ahead* strategic directions:

- Marketplace Framework
- Infrastructure
- Protection of the Environment
- Safety and Security
- Innovation and Skills

3.4.1 Marketplace Framework

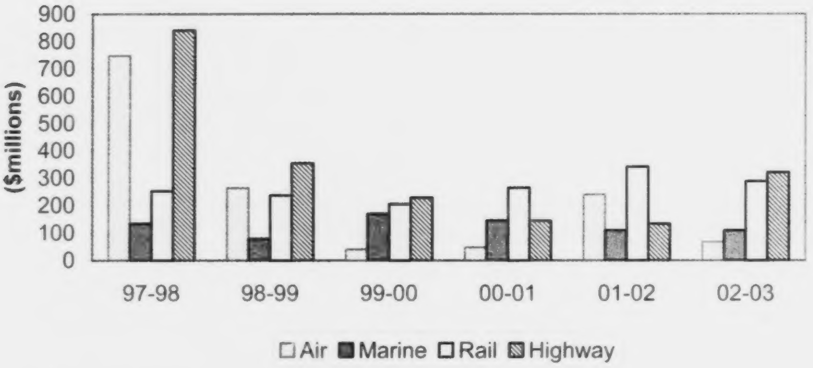
Transportation policy must provide market frameworks that allow carriers and infrastructure providers to adapt, innovate, remain competitive, and serve the public.

To contribute to Canada's economic growth and social development, Transport Canada believes that transportation policy must provide the market frameworks that allow carriers and infrastructure providers to adapt, innovate, remain competitive and serve the public.

During the last two decades, the transportation system has undergone an enormous evolution, and the changes in transportation policy have resulted in many positive spin offs. Productivity gains in the transportation sector have outpaced those of the economy as a whole by two-to-one. The result has been a decline in real costs to shippers and travellers of $10 billion. The privatization and commercialization of many of our largest and most important transportation facilities have been rewarded with unprecedented improvements in efficiency and the availability of market capital to expand and upgrade this infrastructure. Since 1992, $6 billion has been invested in airport capital improvements at national airports system (NAS) airports. And port authorities plan to invest almost $700 million on capital projects over the next five years.

In addition, Government of Canada spending on the transportation system is in a general downward trend. Direct subsidies, grants and contributions dropped to $789 million in 2002-03 — almost $120 million less than the year before (see Figure 1).

Figure 1 : Direct Federal Subsidies, Grants and Contributions by mode, 1997/98 to 2002/03



Source: Transportation in Canada 2002, Annual Report, TP 13198

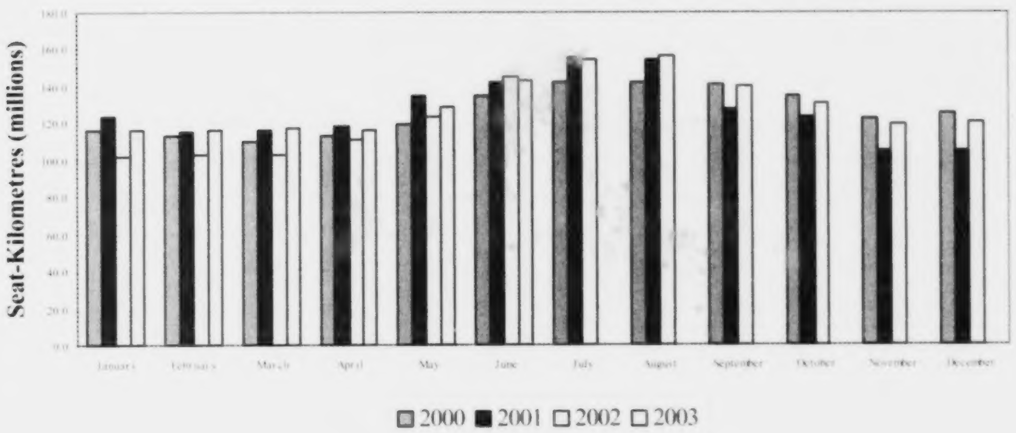
At the same time, despite progress and advances in many areas, 2002-03 must be acknowledged as a difficult year for many parts of the transportation sector. Traffic was down in many areas, particularly in the air sector, which is still adapting to the new security imperatives resulting from the terrorist attacks of September 11, 2001. Yet the industries are showing a great deal of resiliency, and Transport Canada undertook a number of initiatives to contribute to the development of the sector, which are discussed below.

1. Air Industry

The Canadian airline industry continued in a state of flux following the events of September 11, 2001, which undoubtedly had the largest impact on the aviation industry in 2001 and 2002. Further uncertainty was created early in 2003 with the war in Iraq and the outbreak of Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS) in Toronto. The subsequent downturn in air traffic had a significant affect on the financial stability of Canada's airlines and on the air travel sector as a whole. The combination of decreasing traffic and revenues, high fuel prices, high costs and competition from low-fare airlines forced Air Canada in April 2003 to seek creditor protection under the *Companies' Creditors Arrangement Act*.

Figure 2 sets out the daily seat-kilometres, by month, for the domestic air sector for 2000-03. It shows the significant impact of September 11, 2001 on domestic traffic, with a steady recovery in 2002. However, the June 2003 figures show a decrease of two per cent in domestic capacity, mostly as a result of Air Canada's restructuring of its network, although generally other carriers are picking up the capacity Air Canada has cut back.

Figure 2 : Daily Scheduled Seat-Kilometres
Domestic Sector



Source: *Back Associates Official Airline Guide* and airline timetables

On September 22, 2001, the Government of Canada assumed short-term indemnification for third-party war and terrorism liabilities for essential aviation service providers, including airlines, airports and NAV Canada. In June 2002, this was extended to new entrants on terms equivalent to those for existing essential air service operators in Canada, to facilitate diversification and further promote competition in the Canadian air industry. The indemnity continues to be in force, for renewable periods of sixty days, while the government continues to work with international insurers and the International Civil Aviation Organization to reach a more stable, longer-term solution. The government also wound down its program compensating Canadian air carriers and specialty air operators for the closure of airspace following the 2001 terrorist attacks. Payments totalling $99 million were completed by May 2002.

Air Canada's dominance of the domestic market, which had grown to 79 per cent of the domestic capacity following the failure of Canada 3000 in November 2001, has since decreased, reaching a level of 66 per cent by April 2003. Most of the decrease in Air Canada's share can be explained by the continued expansion of service by WestJet, the establishment of a domestic charter program by Skyservice Airlines, the reintroduction of service in Atlantic Canada by CanJet and the start-up of a new airline, Jetsgo. Air Canada's share of the domestic market is expected to decline further as the new entrants and other airlines continue to expand.

In international air transportation, Canadian and foreign operators struggled, but traffic had been returning to normal levels during 2002. International routes, however, particularly those serving Asia, were severely affected by the SARS outbreak, which began in February 2003. As a result, international travel has decreased by 15 per cent to 20 per cent below 2002 levels, and airlines have been

reporting sharply reduced advanced bookings for the summer months. Because of this, Transport Canada is currently forecasting that a recovery in traffic — in both the domestic and international sectors — will not occur until 2005 at the earliest.

In September 2002, the Minister of Transport released the final report of the Independent Transition Observer on Airline Restructuring, which included long- and short-term recommendations directed at the Government of Canada to promote a healthy, competitive airline industry. The observer had been appointed following Air Canada's acquisition of Canadian Airlines to examine the impact of airline restructuring on Canadian consumers, urban, rural and remote communities, travel agents and airports and airlines and their employees. 🖳 The final report is available online at www.tc.gc.ca/pol/en/Airpolicy/restructuring/Airline_Restructuring_Menu_Page.htm.

In May 2002, a new air policy was announced for international scheduled air services, eliminating the traffic threshold of 300,000 one-way scheduled passenger trips per year, and allowing Canadian carriers to apply to operate scheduled international air services regardless of the size of air travel markets. The new policy encourages competition, innovation and growth in the Canadian airline industry and promotes international travel options for Canadian consumers. As a result of this change, during 2002, Air Transat received designations to serve Portugal, Belgium, the Netherlands, Ireland, Italy and Poland.

The Government of Canada has committed to continue the gradual liberalization of Canada's bilateral air agreements, using the 1995 Canada-United States Open Skies agreement as a guide. During 2002-03, Canada reached new bilateral air agreements with Hong Kong, Switzerland, Italy and the Czech Republic, providing greater freedom for airlines to serve these markets, which is expected to lead to increased services for travellers and shippers.

In May 2003, the Canada-U.S. Agreement on Air Transport Pre-clearance came into effect. The new agreement modernizes the regime under which pre-clearance is provided, and formalizes in-transit pre-clearance at Vancouver International Airport to allow Canada's airlines to market a more streamlined service to passengers, including foreign passengers. It also sets the stage for the introduction of in-transit pre-clearance at Calgary, Montreal and Toronto, although these airport authorities have no immediate plans to do so.

2. Surface Transportation

As illustrated in Figure 3, VIA Rail carried 3,981,000 passengers in 2002, more than in any year since 1988. At the same time, it reduced its requirement for government operating funding by $17 million, as illustrated in Figure 4. Since 1990, VIA Rail has consistently relied less on government funding for its operations, with 2002 representing a record low subsidy of $153.7 million.

Figure 3: VIA Rail - Total Passengers Carried 1990-2002

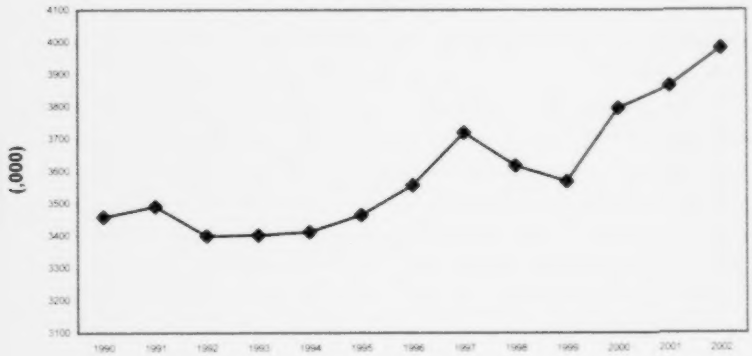
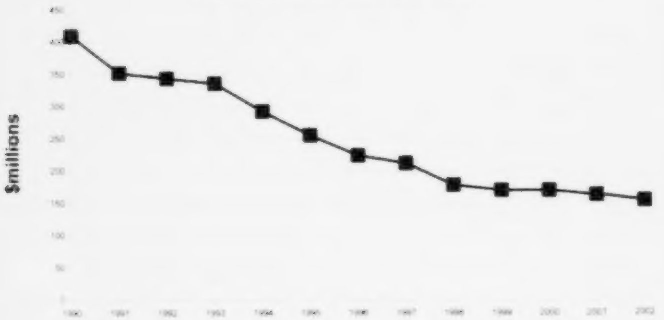


Figure 4 : Government Operating Funding to VIA Rail 1990-2002



Track and signalling improvements between Ottawa and Montreal were completed in fall 2002 and are enabling VIA Rail to provide a much faster service, trimming up to 25 minutes for a best-trip time of one hour and 35 minutes. The corporation has also upgraded passenger stations and facilities in Moncton, Campbellton, Halifax, Kingston, Kitchener, Brantford Prince George, Thomson and Jasper, and built new stations in London and west Ottawa.

VIA Rail acquired 139 new Renaissance rail cars in 2000, which are being modified to improve their accessibility and safety, thereby expanding the fleet by one-third. The new cars were introduced on the overnight service between Toronto and Montreal in June 2002, and on the day service between Quebec City, Montreal and Ottawa in 2002. The cars will start service between Montreal and Halifax in summer 2003. In the Windsor-Quebec City corridor, VIA Rail completed the

refurbishment of the VIA-1 cars to help meet the strong and growing demand for this service, which increased by 10 per cent in 2002. VIA has completed the refurbishment of five self-propelled rail diesel cars, which are used in regional and remote services in British Columbia and Northern Ontario. VIA Rail also acquired five specialized passenger cars from B.C. Rail for use in Western Canada.

In response to commitments made in 2000, the Government of Canada hired an independent monitor to report on the performance of the grain handling and transportation system. The monitoring program is helping stakeholders track the performance of the system and providing vital information for government decision-making. The report for 2001-02, which was released in April 2003, contains highlights regarding:

- improvements to the Canadian Wheat Board's tendering program, which contributed to savings of $40.9 million in the 2001-02 crop year;
- efficiency gains in port operations, which reduced the time vessels spent in West Coast ports by 17 per cent, to 4.9 days; and
- continued elevator rationalization, with 500 licensed primary and process elevators operating in Western Canada, down 281 from the previous year.

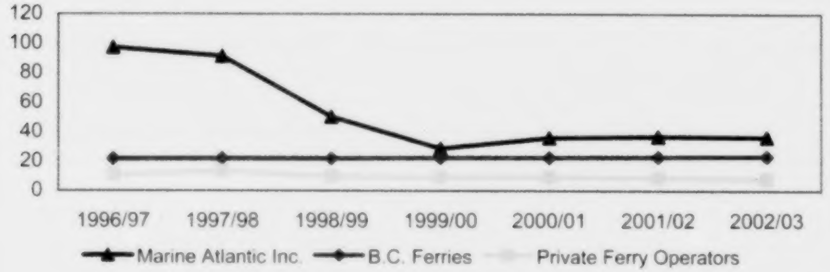
The report is available online at www.tc.gc.ca/pol/en/rail/monitoring/menu.htm.

3. Marine Transportation

The National Marine Policy (1995) has resulted in streamlined ferry programs as the Government of Canada established a commercial framework for the provision of marine transportation services. The framework placed greater reliance on the private sector to operate ferry services, which resulted in efficiencies and a reduction in subsidies. Because there is still opportunity for further efficiencies and savings, the government will continue to explore options to reduce costs and to achieve greater efficiency through new ways of doing business.

Figure 5 shows that subsidies to Marine Atlantic Inc., the federal Crown corporation providing constitutionally mandated ferry services between Newfoundland and Labrador and Nova Scotia, have decreased to about $36 million in 2002-03, from almost $100 million in 1996-97. These reductions were possible because some routes were commercialized, transferred to Newfoundland and Labrador, or terminated as a result of the opening of the Confederation Bridge. Figure 5 also tracks subsidies to various private sector ferry operators, including Groupe CTMA Associés, Northumberland Ferries Ltd. and Bay Ferries Ltd. It shows that federal subsidies to private ferry operations in Atlantic Canada have decreased somewhat over this same period, largely due to the phasing out of operating subsidies to Bay Ferries in 2000-01 and capital subsidies in 2002-03. The B.C. Ferry Corporation continues to receive an indexed annual grant.

Figure 5 : Federal Subsidies to Ferry Operators
1996/97 - 2002/03
($millions)



Source: CMA Review Guidance Document, Transport Canada

In September 2002, Canada signed the new International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage. This new convention establishes a liability and compensation regime for oil spills when carried as fuel in ships' bunkers; current international regimes do not include spills from vessels other than tankers. The convention establishes the liability of the ship owner and requires the registered owner of any ship over 1,000 gross registered tonnes engaged in international voyages to maintain insurance or other financial security in the event of an oil spill from the ship's bunkers.

4. Accessibility

Federal transportation policy seeks to provide accessibility to the national transportation network without undue obstacles for persons with disabilities and unique needs, such as seniors. In 2002-03, Transport Canada continued to develop its Access to Travel web site by renewing and developing partnerships with provinces, territories and not-for-profit organizations. This has contributed significant data for the site on local and regional accessible transportation services across Canada. Statistics indicate an average of 1,350 hits per day.

An evaluation performed in 2001-02 found that awareness of the Intercity Bus Code of Practice, which pertains to accessible service, was low among the target population of seniors and persons with disabilities. As a result, under the lead of the Canadian Bus Association and in cooperation with bus companies and persons with disabilities, Transport Canada participated in the development of an advertising campaign to increase awareness of the code and to encourage and improve travel for seniors and persons with disabilities.

3.4.2 Infrastructure

Ensuring the necessary level of investment in Canada's transportation system is essential in a globalized world and in our increasingly urbanized society. The federal government plays a key role in creating an appropriate environment to encourage investments in transportation infrastructure that serve the national interest and enhance the quality of life in our communities.

The Government of Canada has commercialized many parts of the transportation system, including most ports and airports — a policy which has proven to be very successful. In *Straight Ahead*, the government reaffirmed its commitment to maintain a climate conducive to infrastructure investment. It also committed to completing the commercialization and divestiture of ports and airports wherever possible, and to fine-tune the governance regimes in which the commercialized entities conduct business. In addition, it recognized the necessity of continued selective and strategic investments in support of an efficient, safe and environmentally responsible transportation system.

1. Air

The federal airport commercialization initiative has been a major success. Canadian airports have been processing almost ninety million scheduled passengers annually. Each day, more than 233,000 passengers rely on Canadian airports for business and leisure travel. To accommodate this level of activity, more than $6 billion of private money has been invested in airport capital projects since 1992. The results speak for themselves — airports create $34 billion each year in total economic activity; airports generate over 304,000 jobs in Canada, with 143,000 jobs at airports and 161,000 jobs in local communities; and airports generate about $4 billion in tax benefits.

National Airports System Airports

At the end of March 2003, Prince George, British Columbia, was the last of the 26 National Airports Systems (NAS) airports to be transferred to local control. The divestiture of these airports has enabled communities to take greater control of their airports, reduce costs, and attract new and different types of business. As a result, airport facilities have been improved, airports are run in a more business-like manner and services to communities are better tailored to local requirements. Transport Canada continues to regulate the safe provision of air navigation facilities and services at these airports and other airports across the country.

In March 2003, the Minister of Transport introduced the proposed Canada Airports Act, the purpose of which is to enhance accountability through increased transparency and timely disclosure. The proposed act is the culmination of extensive studies and stakeholder consultations and is the government's response to numerous

recommendations for greater clarification of the roles and responsibilities of Canada's major airports and of the federal government. 🖳 Information on the proposed Canada Airports Act is available online at www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=E&query=3366&Session=11&List=toc.

Some members of the airport and aviation communities are of the view that the amount of rent charged to NAS airport authorities threatens their long-term financial viability and impacts other areas of the air industry. On the other hand, the Auditor General in October 2003 expressed the view that the Government of Canada may not be collecting enough rent. As a result, Transport Canada is undertaking a review of the current rent policy for the leased NAS airports to examine: the impact of rent on the financial viability of both airports and the domestic airline industry; how best to determine that taxpayers are receiving fair value for the assets leased to airport authorities; and how the Canadian airport transfer experience compares to international initiatives. Stakeholder consultations have been conducted to ensure that the airport rent policy balances the interests of all involved, including the air industry, the Canadian taxpayer and the traveling public.

In 2003, the Toronto, Vancouver, Calgary, Montreal, Edmonton, Ottawa, Winnipeg, Halifax and Victoria airport authorities will be paying rent estimated at $250 million; of this, the first four authorities will pay 95 per cent. By the end of 2002, the Government of Canada had collected just under $1.4 billion from the transferred airport authorities. Of the transferred airports, Quebec, Thunder Bay, St. John's, Regina and Saskatoon are scheduled to begin paying rent between 2004 and 2006. London Airport is scheduled to begin paying rent between 2010 and 2014, and the remaining NAS airports are scheduled to pay rent after 2016.

To improve the oversight of NAS airports' compliance with leases, Transport Canada has undertaken a more rigorous monitoring approach and more consistent national treatment while at the same time remaining sensitive to airport-specific terms and conditions. This approach also serves to identify and resolve, at an early stage, issues and problems of both a local and national nature.

Non-National Airport System Airports

During 2002-03, the ownership of two airports (Rimouski, Québec and Rivière-du-Loup, Québec) was transferred, bringing the total number of airports transferred to 124 as at the end of March 2003. This represents 90 per cent of the non-NAS airports. Transport Canada continues to operate 13 remote airports. Approval has been obtained to extend the airports divestiture program to March 2005.

In August 2002, the department completed an evaluation of the Labrador Coast Airstrips restoration program, covering 13 coastal airstrips. The key findings are as follows:

- the program remains relevant in terms of federal and departmental priorities, serving essential community needs;
- program funding increases the life of airport assets and enables the level of safety to be maintained; and
- there are currently limited or no cost-effective alternatives to the Labrador Coast Airstrips Restoration Program.

Under the Airports Capital Assistance Program (ACAP), airports may apply for funding for capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. To be eligible, an airport must receive regularly scheduled passenger service, meet airport certification requirements and not be owned by the Government of Canada. Airports that are required to provide aircraft emergency intervention services as the result of new regulations are now also eligible to apply for funding for appropriate capital projects. During 2002-03, there were 52 projects at forty airports approved for funding (total actual program expenditures totalled $32.9 million). In preparation for the renewal of ACAP, a program evaluation will be undertaken in 2003-04.

Transport Canada conducted a compliance audit of selected ACAP projects initiated between 1997 and 2000. In all the ACAP projects examined, both the applicant and the airport met the stipulated eligibility requirements. The contribution agreements also adhered to the policy governing cost-sharing arrangements. In addition, the recipients provided evidence of their inability to finance the proposed capital expenditures from operating revenues. The audit did note areas requiring improvement on certain projects relative to project justification and completeness of project files.

2. Marine

In May 2002, the Minister of Transport announced the appointment of a four-member panel of experts to undertake a review of the *Canada Marine Act* (CMA) to examine the issues that have arisen on its implementation and to assess the functioning of the marine sector under the new regime. The review also presented an opportunity for stakeholders in Canada to express their concerns regarding marine security and competitiveness in the changing environment since September 11, 2001. The panel travelled to 11 cities in seven provinces and received more than 140 written submissions; its report was tabled on June 4, 2003. More information on the *Canada Marine Act* Review is online at www.tc.gc.ca/pol/en/marine/menu_e.htm.

Transport Canada is transferring the ownership and operation of regional/local ports and harbour beds to provincial or local interests. At the end of March 2003, the department had divested 448 of its original 549 ports, saving taxpayers more than $122 million that would otherwise have been spent to operate and maintain the ports.

The Government of Canada's commitment to completing the divestiture process was recently reiterated in *Straight Ahead*. On March 31, 2003, in support of this commitment, the government announced the extension of the program for three more years. Findings from the initial divestitures indicate that, in general, divested ports are prospering and operating more efficiently than they were under federal administration. Transport Canada continues to own and operate 70 regional/local ports and 31 designated remote ports.

In 2002-03, Transport Canada contributed $22.4 million from the Port Divestiture Fund (PDF) to facilitate the divestiture of its port facilities. In 2001, the department conducted an audit of the PDF to determine the effectiveness of the management control framework. The audit concluded that the overall program was well-managed and compliant with set policies and procedures. This general observation is based on the following:

- due care and diligence are apparent in every divestiture activity;
- adequate documentation supports the contributions;
- independent expert assistance is obtained to assist the department in its divestiture efforts;
- financial cash flow analyses are available to enable the department to make informed decisions;
- port values are assessed to provide a basis for informed decisions;
- payments are only made after agreements are signed and the port divestiture finalized; and
- financial controls and associated processes are adequate.

The audit noted certain areas requiring improvements such as:

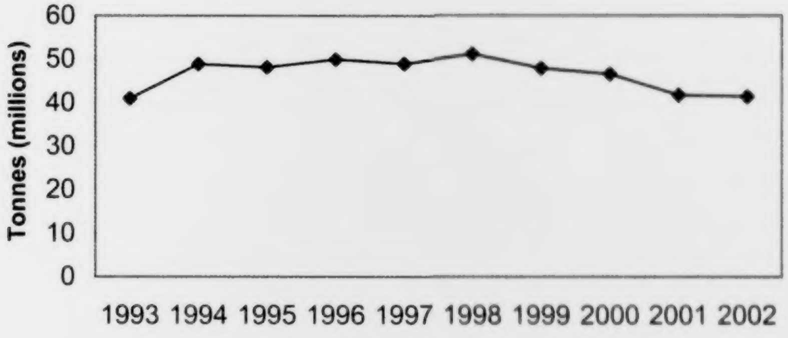
- cost-sharing of feasibility studies;
- controls for expending contributions for eligible items only;
- application of the capital project portion of the fund;
- tenure for provincially owned port facilities; and
- contribution repayment provisions.

Under the *Canada Marine Act*, 19 ports deemed vital to Canada's economy operate at arm's length from the federal government as independently managed Canada Port Authorities (CPAs). This has allowed for greater commercial freedom and a quicker response time in reacting to business opportunities. Users and local interests now have a greater role in ports' day-to-day operations and future direction and development. Under the new operating framework, the port authorities have been successful in increasing competition and creating greater efficiency in the marine sector. In 2001, the CPAs handled almost 56 per cent of the total tonnage passing through Canadian ports. Between 2002 and 2006, there are plans for approximately $698 million in capital investments, of which 73 per cent will occur at ports in Vancouver, Montreal and Halifax.

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), which operates and maintains the navigational aspects of the Canadian portion of the seaway, has been successful in promoting a more commercial orientation. It has met or exceeded cost targets for operations and asset renewal and developed a new five-year business plan for 2003-2008, which includes a 36 per cent increase in expenditure targets for asset renewal. Operating deficits during the first five years were met from existing reserve funds held by the SLSMC. It is expected that reserve funds will be sufficient to cover operating deficits for the next two or three years, after which time operating deficits will be paid by government appropriations.

Despite the success of its management framework, the seaway is facing challenges with regard to traffic levels. As illustrated in Figure 6, traffic has been declining since 1998. There was a drop of more than 10 per cent from 2000 to 2001, largely due to the economic slowdown; traffic in 2002 was unchanged from 2001. In March 2002, Transport Canada signed an agreement with the Canada Lands Company to proceed with the divestiture of 177 surplus seaway properties and, to this end, 34 properties have been sold to the company for eventual sale. In preparing this agreement, the department conducted a due diligence review of the proposed asset renewal plan, concluding that the plan would maintain the seaway's asset inventory as a viable, efficient, safe and reliable component of Canada's transportation infrastructure.

Figure 6 : St. Lawrence Seaway Traffic
Total Commodity Tonnes



The Toronto Waterfront revitalization initiative is a $1.5 billion project shared equally between the Government of Canada, the Province of Ontario and the City of Toronto to begin the transformation of Toronto's waterfront. Transport Canada manages the initiative, including the federal allocation of $500 million, on behalf of the federal government, and is working with other levels of government and the Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC) to resolve issues such as

soil remediation, new roads and utilities, future park locations and continuing port activities. In May 2002, the TWRC was continued as an independent, non-share, capital corporation under its own legislation. This important milestone grants the TWRC the specific authorities and funding it requires to implement a comprehensive revitalization strategy.

3. Surface

The Government of Canada is working with the provinces and territories to identify those parts of the national highway system that, because of growing traffic and increasing trade, need immediate attention. The 2000 budget committed to improving the economy and the quality of life for Canadians by investing up to $600 million over four years in highway infrastructure across Canada. In April 2001, the Minister of Transport announced the Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP), which comprises a $500 million highway construction component and a $100 million national system integration component, of which $65 million is dedicated to international borders under the Border Crossing Transportation Initiatives, $5 million for transportation planning and modal integration studies and $30 million for ITS initiatives.

Under the highway construction component of SHIP, an allocation formula has been developed to distribute funding to the provinces and territories. The formula consists of a minimum of $4 million per jurisdiction plus a share based on population and a 50-50 cost-sharing ratio. Funding is conditional on the results of an environment assessment that meets the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act*. Transport Canada will make available approximately $209 million for highway and border improvements; twelve of thirteen contribution agreements have been signed (Ontario not signed at time of printing). As of April 2003, thirty-eight projects were approved for a total value of $395 million ($168 million in federal funding).

Under the Border Crossing Transportation Initiative, the Government of Canada is involved in a number of initiatives concerning Canada's busiest commercial border crossing, Windsor, Ontario. These initiatives are aimed at addressing the significant congestion on the streets of Windsor that have come from high traffic volumes, combined with delays resulting from border inspection. These initiatives include:

- a planning study undertaken by the Canada-U.S.-Ontario-Michigan Border Transportation Partnership identified five potential corridors for a new or improved crossing to improve long-term traffic flows; and
- a joint investment (on a 50-50 basis) of $880,000 by Transport Canada and the Province of Ontario for immediate traffic management improvements on Huron Church Road, the main access road to the Ambassador Bridge.

To support improved efficiency at Canada's borders, the Government of Canada announced in the 2001 budget its intention to provide $600 million for border-related projects through the Border Infrastructure Fund. This program, under the direction of the Minister Responsible for Infrastructure, is being implemented in cooperation with provincial, territorial and municipal governments, academic and research institutes, and with partners from the public and private sectors on both sides of the border to form an integral component of the *Smart Borders Action Plan*. Transport Canada is working closely with Infrastructure Canada to identify projects for federal contribution under the Border Infrastructure Fund. As of March 2003, the following projects had been announced:

- up to $150 million over five years to upgrade existing infrastructure on the Ontario approaches to the Windsor-Detroit border crossing;
- $90 million in British Columbia for improved access to the Douglas, Pacific Highway and Huntington border crossings; and
- $5 million in Saskatchewan for the rehabilitation of Highway 39, near the North Portal border crossing.

The Canada Strategic Infrastructure Fund, announced in the 2001 budget, provides $2 billion in funding for large infrastructure including highways, rail, and local transportation. Transport Canada has worked closely with Infrastructure Canada to identify worthy projects for transportation infrastructure. Projects announced in 2002-03 (and their federal share of funding) include:

- up to $200 million for the twinning of the Trans-Canada Highway in New Brunswick;
- a $150 million commitment to complete Highway 30 south of Montreal;
- $262.5 million for twinning of Route 175 in Quebec;
- $435 million for improvements to the GO Transit and York Region transit networks;
- $62.5 million to replace the 10-Mile (Park) Bridge and construct over five kilometres of new four-lane highway in Kicking Horse Pass in British Columbia; and
- $65 million for highway twinning in Saskatchewan.

Transport Canada provides an ongoing annual subsidy of approximately $33 million for the operation and maintenance of the Montreal area bridges crossing the Seaway. These bridges are essential to the economy of Montreal and provide a key trade link for Atlantic Canada and Quebec to Ontario and U.S. markets. In the past two years, Transport Canada contributed $125 million for the re-decking of the Jacques Cartier Bridge. In addition, Transport Canada provides an annual subsidy of $48 million (indexed to the Consumer Price Index) for the operation of the Confederation Bridge, to honour Canada's constitutional obligation to Prince Edward Island.

3.4.3 Protection of the Environment

The vital importance of transport activity requires policies that ensure that economic efficiency, safety, security and environmental responsibility are taken into account. The environmental impacts of transportation can have serious implications for public health and our quality of life.

Canadians have long recognized that a sound transportation system is critical to the well-being of our society and economy. The challenge is to balance this need with the environmental impacts of transportation activities, such as greenhouse gas (GHG) emissions and loss of agricultural land and wildlife habitat. As Canada's economy and population grow, so too does the demand for transportation, which leads to the increased possibility of environmental impacts.

To promote a sustainable transportation system, Transport Canada continues to develop and implement policies and programs that address sustainable development and foster a safe, secure, efficient and environmentally sound transportation system. In working towards this vision, the department faces a number of challenges in protecting the physical environment and shaping the transportation agenda for years to come. As sustainable transportation is a shared responsibility, Transport Canada works with governmental organizations, other levels of government, industry and other domestic and international stakeholders and the general public to implement these initiatives.

There are many factors outside Transport Canada's direct influence that impact both the sustainability of the transportation system and GHG emission levels from the transportation sector. The number of cars and commercial vehicles on the road is increasing and transportation continues to be the largest single source of GHG emissions. Without further action, transport sector GHG emission levels are expected to rise 32 per cent above 1990 baseline levels by 2010, and 53 per cent by 2020. Despite these challenges, progress has been made towards realizing the department's long-term environmental goals.

Transport Canada's 2001-03 Sustainable Development Strategy (SDS) has been the main document guiding the department's sustainable development initiatives since it was tabled in February 2001. The SDS identifies seven challenges, including commitments, targets and performance measures. Transport Canada's *Straight Ahead* document includes a clear focus on environmental issues, with specific measures such as promoting vehicles and fuels that produce fewer emissions, increased use of alternative modes of transportation for passenger travel, and more efficient transportation of goods, to support the government's Climate Change Plan. As a result of the new prominence that will be given to environmental issues in Canada's transportation policies of the future, the government introduced legislative amendments to enshrine our commitment to environmental responsibility in the National Transportation Policy declaration set out in the *Canada Transportation Act*.

The department is currently updating its SDS for tabling in Parliament by December 2003. As part of this process, the management framework of the 2001-03 Strategy was reviewed to assess the extent to which the goals, objectives and targets had been met. The review indicated that about 80 per cent of the SDS commitments and more than 70 per cent of the targets were either on track or complete.

For more detailed information on progress towards our SDS commitments, objectives and targets, please visit www.tc.gc.ca/programs/Environment/SD/menu.htm.

The Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy is available at www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/review03/menu.htm.

An overview of Transport Canada's key environmental outcomes, organized by the challenges outlined in the 2001-03 SDS, is presented below. Not all of the outcomes referred to below fall under SDS targets, but have been reported on as they contribute to Transport Canada's vision of sustainable transportation.

1. Improve Education and Awareness of Sustainable Transportation

For Canadians to adopt more environmentally sustainable transportation choices (e.g., active transportation, public transit, carpooling), they must first be aware of the environmental challenges of transportation and the means of addressing these challenges. The SDS includes the Moving on Sustainable Transportation Program (MOST) as a key departmental initiative for enhancing the awareness of sustainable transportation. In October 2002, Transport Canada announced $355,000 in funding for thirteen sustainable transportation projects under the MOST program.

Some of the results achieved through the MOST projects, specifically those related to increased awareness, behaviour change and environmental impacts, are as follows:

- A test project by the Alberta Clean Air Strategic Alliance to evaluate the effectiveness of diesel particulate filters (DPF) during Canada's winter months is being carried out on two retrofitted buses in Edmonton from January 2003 to February 2004. The results of this project will be shared with municipalities across Canada as well as the transportation industry. It is expected that this study will prove that the use of DPFs can result in a 50 per cent, or greater, reduction in PM, HC and CO on all tests.

- The Clean Air Champions – National Roll-Out project aims to reduce air pollution through the delivery of presentations promoting active transportation and public transit by participating athletes. To date, over 1,500 educators and 45,000 youth have been reached through education kit mailings.

Look for more information on the MOST program at www.tc.gc.ca/programs/environment/most/menu.htm.

In 2002 Transport Canada published a guide entitled *Commuter Options: The Complete Guide for Canadian Employers*. The guide contains a wide assortment of information and examples from across Canada to help Canadian employers develop transportation demand management programs. Look for more information at www.tc.gc.ca/programs/environment/commuter/menu.htm.

In June 2002, Transport Canada, Environment Canada, the Treasury Board of Canada, and Natural Resources Canada announced a one-year pilot project allowing Government of Canada employees working in four government departments in the National Capital Region to purchase a discounted annual transit pass through payroll deduction. The project will give federal workers an incentive to contribute to the government's strategy to reduce greenhouse gas and other air emissions. To date, approximately 422 Transport Canada employees have taken advantage of the program.

Other progress made by the department:

- Developed in partnership with the Federation of Canadian Municipalities, Health Canada and Environment Canada, *Moving Without Motors: A Guide to the Active Transportation Community*, a guide to implementing and promoting active modes of transportation, such as walking, cycling and in-line skating in Canadian communities.

- Raised awareness and understanding of sustainable transportation among Transport Canada employees through workshops, courses, information sessions, newsletters, kiosks and activities such as Environment Week.

2. Develop Tools for Better Decisions

Strategic Environmental Assessment (SEA) is a systematic process that evaluates and takes into consideration the environmental effects of programs, policies, and plans, enabling the department to make better decisions that reflect the goals of environmental and transportation sustainability. Since the March 2001 approval of its SEA Policy, Transport Canada has held five training sessions involving some 100 employees, resulting in an improved awareness of the policy and an improved ability to conduct the assessments. Look for more information at www.tc.gc.ca/programs/environment/environmentalassessment/menu.htm.

In partnership with several other federal departments, Transport Canada sponsored the efforts of the Centre for Sustainable Transportation to identify an initial set of indicators that can be used to assess progress on sustainable transportation in

Canada. A final report on *Sustainable Transportation Performance Indicators* was prepared and released in December 2002. This report is a first step in the difficult task of measuring sustainable transportation and further work will be required. Further information on the indicators project can be found at www.cstctd.org/CSTcurrentprojects.htm.

3. Promote the Adoption of Sustainable Transportation Technology

Through an Advanced Technology Vehicles (ATV) program, Transport Canada promoted the introduction and use of advanced technology vehicles and increased public understanding of ATVs through inspections, vehicle testing, and awareness-raising events. During 2002-03, the department tested 65 ATV vehicles, conducted 91 vehicle evaluations, and held 41 public awareness events. It is estimated that at the end of the fiscal year, 3.8 million Canadians were made aware of ATVs through a comprehensive program of print media, television, radio, live Internet and major events such as auto shows, conferences and other public functions.

The Advanced Technology Vehicles Program works with manufacturers of new technology vehicles to identify the certification requirements that impede access for these vehicles to the Canadian market, and considers whether these requirements can be amended in ways that do not compromise safety. It is expected that as a result of this Program, a number of new highly fuel-efficient automobile models may soon be offered in the Canadian market. Visit the ATV Web site at www.tc.gc.ca/roadsafety/atvpgm/menu.htm .

Transport Canada has been working closely with Natural Resources Canada to create a Green Vehicle program, with substantial progress having been made toward:

- laying the foundation for the creation of a green vehicle concept, and identifying top 'green' vehicles for sale in Canada;
- providing information to increase knowledge and promote behavioural changes with respect to vehicle maintenance and driving habits;
- developing campaigns with the goal of reducing greenhouse gas emissions (e.g., anti-idling campaign, tire pressure campaign); and
- developing a website that will link transportation information from various stakeholders in Canada.

During the preliminary research on the green vehicle concept, it was determined that more information on emissions was required. This has caused a delay in the progress of the green vehicle concept. Transport Canada is working with both Natural Resources Canada and Environment Canada to address this issue.

Over the past fiscal year, the department's Transportation Development Centre continued to undertake research and development (R&D) relevant to the goal of promoting a sustainable transportation system that is accessible, cost-effective and

environmentally friendly. 🖳 Information about our R&D projects can be found at www.tc.gc.ca/tdc/ projects/menu.htm.

4. Improve Environmental Management for Transport Canada Operations and Lands

One of Transport Canada's challenges is to improve its own environmental practices and mitigate the environmental impacts of departmental operations. To this end, the Environmental Management System (EMS) manages environmental activities on sites owned and operated by Transport Canada. During 2002-03, the department's EMS manual was updated and rewritten to a web-based format so that employees are now able to view the document electronically to consult the most current information available. The revised manual clearly defines the roles and responsibilities of Transport Canada employees and is being used as a reference tool for the department's regions as they endeavour to update their regional EMS documentation. 🖳 For more information on EMS, see our annual report at www.tc.gc.ca/programs/environment/ems/menu.htm.

Transport Canada's target for its vehicle fleet is to ensure that 50 per cent of vehicles purchased between 2001 and 2003 are low-emission vehicles. Since 2001, 38 per cent of the vehicles purchased by Transport Canada have been low-emission, including hybrid vehicles, natural gas conversions and those running on ethanol blend fuel.

Transport Canada is committed to managing its contaminated sites in a responsible manner. Through its contaminated site management program, all contaminated sites on Transport Canada lands are identified, classified, managed and recorded in a consistent manner. In 2002-03, Transport Canada identified 474 potentially contaminated sites; of these, of which 447 sites have been assessed; of these, 27 sites are suspected of being contaminated. These sites are at facilities where Transport Canada has a liability or contingency, including sites at transferred facilities. At the end of 2002-03, 343 sites had been classified in accordance with the Canadian Council of Ministers of the Environment National Classification System (NCS). It should be noted that of the 474 known sites, NCS classification has been completed for those sites currently deemed to require it.

During 2002-03, the department completed clean-up efforts on twenty-seven air navigation sites. The total cost to remediate these sites, including expenditures before and during 2002-03, was $834,000. These sites are occupied by NAV Canada, having been leased to the corporation as part of the privatization of the air navigation system in 1996. In accordance with the Transfer Agreement, Transport Canada is responsible for contamination that occurred prior to the transfer.

In the past year, Transport Canada completed 174 environmental assessments in accordance with the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA). These

assessments evaluate potential environmental impacts associated with a project and identify mitigation measures that will reduce or eliminate significant negative effects, before a decision is made on whether to proceed with a project. No environmental assessments were required in 2002 under the northern land claim agreements.

As part of Transport Canada's contribution to the five-year review of the CEAA, the department has been working closely with the Canadian Environmental Assessment Agency to close gaps in the act's application to Canada Port Authorities and airport authorities. Proposed amendments to the act, which were reviewed by the Standing Committee on Environment and Sustainable Development in December 2002, received Royal Assent in June 2003 and are expected to come into force in 2003-04.

For more information on environmental protection, visit www.tc.gc.ca/Programs/Environment/EnvironmentalProtection/menu.htm.

5. Reduce Air Emissions

A significant challenge is the control or prevention of air pollution and other air emissions (e.g., GHG emissions, nitrogen oxides, volatile organic compounds, particulate matter) from transportation activity. In its Action Plan 2000 on Climate Change, Canada committed to a number of activities that will reduce GHG emissions by 65 mega-tonnes per year over the course of the Kyoto Protocol commitment period (between 2008 and 2012). This represents about one third of the Kyoto protocol target. The transportation component of the action plan addresses five areas — urban transportation; new vehicle fuel efficiency; ethanol production; fuel cell vehicle refuelling infrastructure; and freight transportation. Transport Canada has the lead on both the urban and freight transportation initiatives, and is participating actively in the new vehicle efficiency initiative. To find out more about Action Plan 2000, visit www.climatechange.gc.ca/english/whats_new/action_plan.shtml.

During the past fiscal year, Transport Canada assisted in the background analysis and preparation of the *Climate Change Plan for Canada*, which was released in November 2002. The plan includes specific Transport Canada measures that address freight, transit and inter-modal transportation. To assess and better understand climate change impacts on transportation in Canada, the department contributed to the *Climate Change and Adaptation: A Canadian Perspective* report, hosted the National Workshop on the Impacts of Climate Change on Transportation, and assisted in the development of the implementation plan for the National Adaptation Framework. To find out more about Transport Canada's Climate Change initiatives, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm.

The third Smog Summit, held in 2002, was highlighted by the signing of the Toronto 2002 Inter-Governmental Declaration on Clean Air, which contains appendices listing new commitments made by each level of government. Transport Canada,

along with other federal departments, participated in the development of the federal government components of the summit, with two new commitments declared involving the Government of Canada Employee Transit Pass Pilot Project and the Transit Studies. To find out more about the Transit Studies, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/UrbanTransportation/transitstudies/menu.htm.

The Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) is a $14 million initiative designed to reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from freight transportation. It consists of three components: the Freight Sustainability Demonstration Program (FSDP); voluntary performance agreements between the federal government and modal industry associations; and training and awareness for freight operators. Over the course of 2002, six technology and best practice projects were selected for demonstrations, with a total value of $510,000. For more information on the FETI program, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/freighttransportation/menu.htm.

The Urban Transportation Showcase is a $40 million program that encourages Canadian municipalities to adopt more energy-efficient transportation and land-use plans and practices. The program will fund at least four showcases to demonstrate, evaluate and promote effective strategies to reduce GHG emissions and achieve related co-benefits from urban transportation. In 2002, the program contributed $420,000 to 15 short-listed finalists to help them develop and submit a detailed proposal for implementing sustainable urban transportation strategies. An announcement on the program's final recipients is expected in fall 2003. The program is also sponsoring learning events related to sustainable transportation as part of its information network. For more information on the showcase, please visit www.tc.gc.ca/programs/Environment/UrbanTransportation/menu.htm.

6. Reduce Pollution of Water

Preventing or controlling the discharge of effluents and wastes that contaminate rivers, lakes, oceans, harbours and beaches, and preventing the introduction of non-native aquatic species through the discharge of ships' ballast water, pose significant challenges for the department

With respect to public ports, Transport Canada has compiled an inventory of outfalls and other potential sources of contamination, and has identified over 1,500 outfalls. Outfalls are structures that extend into a body of water for the purpose of discharging sewage, storm run off or cooling water. In 2002-03, additional work was undertaken to validate the inventory at chosen sites where there was a higher potential for non-conformity because of industrial or municipal outfalls. As a first step, the on-site visits confirmed that additional outfalls existed; the majority of these are storm water outfalls, and no concerns have been identified. Quality samples taken from outfalls in industrial areas revealed that very few problems were found.

During 2002-03, Transport Canada completed an inventory of storm water outfalls, pipes, and drains that discharge into Victoria Harbour (British Columbia). Preliminary research, which included the review of existing analytical data collected by other jurisdictions, demonstrated that storm water outfalls, pipes and drains are a major contributor of contaminants to the harbour environment. As an initial effort to improve the harbour's water quality, the department reviewed potential effluent discharges from on-going operational activities at the port. As a result, sewage discharges from vessels and float houses were specifically prohibited under the Transport Canada Practices and Procedures for the Port of Victoria.

7. Promote Efficient Transportation

Transport Canada has undertaken initiatives to address the challenge of improving transportation efficiency for all modes, to reduce congestion, energy use and cost. Phase I of a study to provide a critical assessment of the limitations and shortcomings that impede modal integration and competitiveness of Canadian transportation systems in a North American context has been completed and was evaluated in 2002.

🖳 For more information on transportation and the environment, see Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2002* or visit the Web site at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/Transportation_Annual_Report.htm.

3.4.4 Safety and Security

The safety and security of Canada's transportation system continued to improve in 2002, as demonstrated by decreases in the number of accidents in all modes and by security enhancements implemented since the September 11, 2001, terrorist attacks. Public confidence in the safety and security of the transportation system returned to near pre-September 11, 2001, high levels.

Canada has one of the safest and most secure transportation systems in the world, which Transport Canada continues to influence through its policy and regulatory role. As illustrated in the following two tables, continued improvement in transportation safety is reflected in the downward trend of the number of accidents in each of the main transportation modes. Record lows were recorded in the aviation and marine modes (the lowest annual totals in 25 years) and on the roads (the fewest casualty collisions in more than 50 years). In rail, reported accidents continued on a five-year downward trend.

As occurrence statistics, accidents provide indicators of the transportation system's safety performance and help focus efforts on initiatives and activities that will have high safety benefits. Since the principal source for these statistics is the Transportation Safety Board, a high degree of confidence can be placed on the quality of the performance data.

Transportation Accidents and Fatalities by Mode

	Aviation[1]	Marine[2]	Rail[3]	Road[4]	TDG[5]
Accidents					
2002	274	484	984		445
2001	296	518	1,060	151,835	436
Five-year average	340	559	1,089	154,060	441
Fatalities					
2002	47	28	96		1
2001	60	34	99	2,778	0
Five-year average	70	33	100	2,940	2

Source: Transportation Safety Board, Transport Canada and Statistics Canada
Data as of June 17, 2003 for aviation, marine and rail
Road data relates to 2001 (most recent statistics available) and the 1997-2001 five-year average

1. Canadian-registered aircraft, other than ultralights.
2. Marine figures refer to the sum total of shipping accidents and accidents aboard ship. Marine data includes foreign-flag vessel accidents in Canadian waters.
3. Railway data is based on railways under federal jurisdiction.
4. Road accidents are casualty collisions, which exclude collision in which only property is damaged.
5. (TDG) Transportation of Dangerous Goods, does not include dangerous goods transported in bulk on ships or by pipeline

Transportation Accident Rates by Mode

	Aviation[1]	Marine[2]	Rail[3]	Road[4]	TDG
2002	7.7	3.0	11.0		n/a
2001	8.8	2.8	11.8	49.0	n/a
Five-year average	7.3	3.7	12.2	n/a	n/a

Source: Transportation Safety Board, Transport Canada and Statistics Canada
Data as of June 17, 2003 for Aviation, Marine and Rail
Road data relates to 2001 (most recent statistics available)

1. Accident rates per 100,000 hours flown. (Canadian registered aircraft only). These figures differ from the Annual Report (7.3 for 2002, 8.2 for 2001 and 9 for five-year average).
2. Based on 1,000 commercial vessel trips.
3. Railways under federal jurisdiction. Rates per million train-miles.
4. Road accidents are casualty collisions, which exclude collisions in which only property is damaged. Rates per100 million vehicle-kilometres.

Figures 7 to 11 illustrate trends in accidents for all modes of transport over the last ten years.

Figure 7 : Accidents Involving Canadian-Registered Aircraft 1993-2002

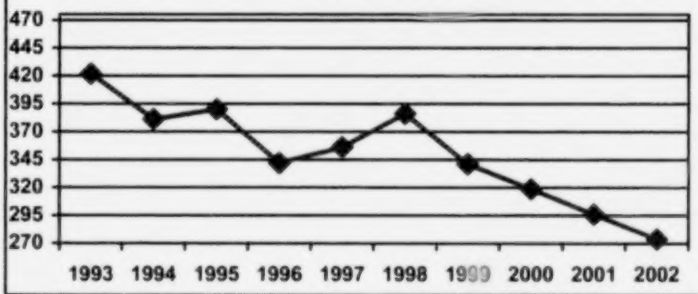
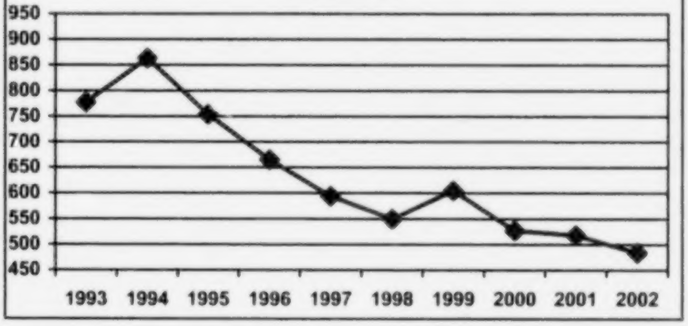


Figure 8 : Marine Accidents 1993-2002



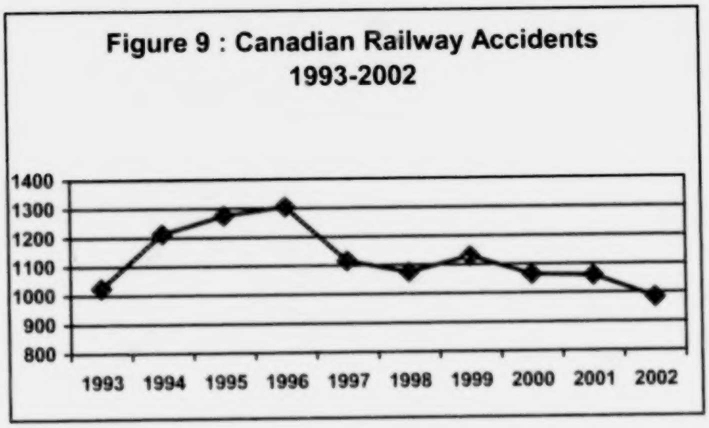


Figure 9 : Canadian Railway Accidents 1993-2002

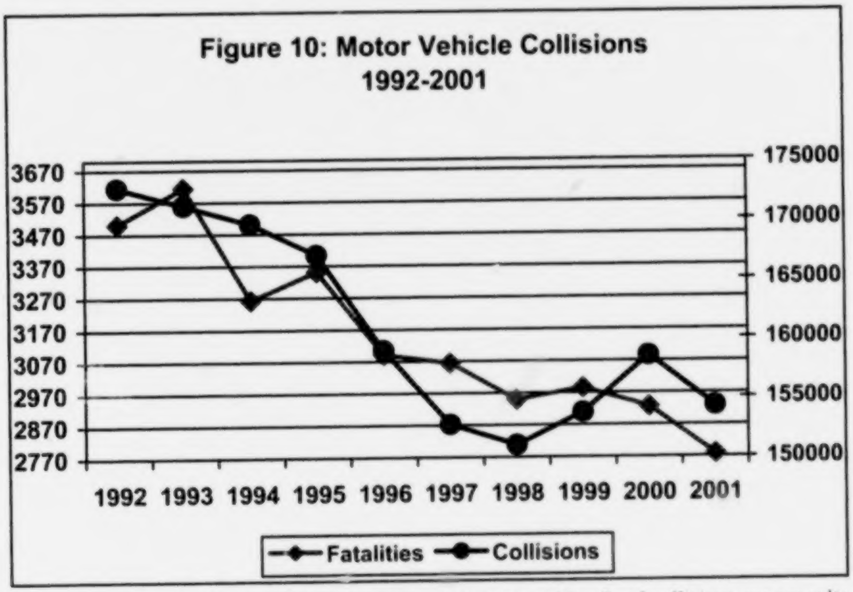


Figure 10: Motor Vehicle Collisions 1992-2001

Source: 2001 Canadian Motor Vehicle Traffic Collisions Statistics (TP 3322). Road collisions are casualty collisions that exclude collisions in which only property is damaged.

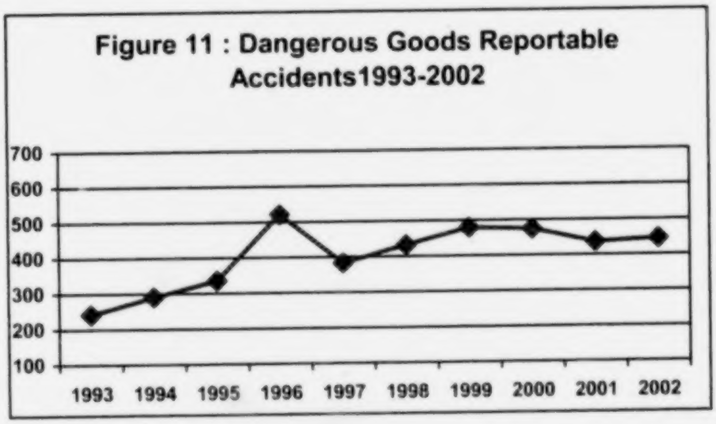
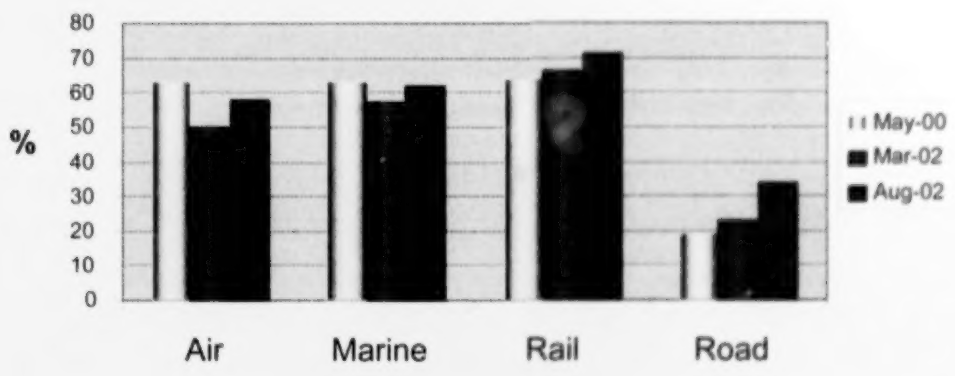


Figure 11 : Dangerous Goods Reportable Accidents1993-2002

During 2002, a survey conducted by EKOS Research confirmed that a majority of Canadians have a high level of confidence in transportation safety. Survey data is illustrated in Figure 12, which covers three survey points in time. The data indicates that public confidence in transportation safety has nearly returned to — or exceeded — pre-September 11, 2001 levels in all transportation modes.

Figure 12 : Safety of Transportation Modes

Q: How would you rate the safety of each of the following modes of transportation? (Per cent "Very Safe")



1. Smart Regulation

Traditional approaches to regulation and enforcement are evolving into a more performance-based approach to safety and security. This approach recognizes that transportation service providers are primarily responsible for day-to-day implementation of safety measures and for demonstrating achievement of the required level of safety. Transport Canada intends to make greater use of the full range of compliance and enforcement tools available to promote safe practices and reduce risk.

Legislative and regulatory reform

The department has advanced the regulatory and safety agenda for small passenger vessels through the Marine Safety Regulatory Reform Project, the goal of which is to promote a safe and secure marine transportation system by consolidating and modernizing existing regulations. To this end, the department:

- Initiated a review of regulations and standards for small passenger vessels to address issues such as watertight integrity, weather tightness and down flooding.

- Amended Small Vessel Regulations and the Life Saving Equipment Regulations to require that passengers receive safety briefings before departure from any location in Canada.
- Changed Lifesaving Equipment Regulations for all vessels under 25 meters in length, to arrange for life rafts, if carried, to float free in the event of a vessel sinking.
- Implemented a training program for small passenger vessel inspections to instil a stronger safety culture within Canada's marine community.
- Improved the quality of inspections so that deficiencies and shortcomings are promptly identified, reported and corrected.

Look for information on small commercial vessels at www.tc.gc.ca/MarineSafety/CES/Small-Commercial-Vessels/menu.htm

Improving safety at highway/railway crossings and along the railway right-of-way remains a top priority for Transport Canada and Canada's railways. Trespassing and crossing accidents account for 95 per cent of all rail-related fatalities, and continue to pose safety risks to both railways and the community. Road/Railway Grade Crossing Regulations and Access Control Regulations are being developed to establish more modern safety standards and provide clear direction and consistency in the construction and maintenance of crossings and rail line access control. Publication of the regulations in the *Canada Gazette Part I* has been delayed to ensure that stakeholders have a better understanding of the requirements of the proposed regulations and its associated cost.

A clear language version of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* took effect August 15, 2002. The new version clarifies, simplifies and modernizes the original regulations, which are designed to promote public safety; they set out requirements for testing, classification, labelling, containment, training, emergency response planning and documentation for dangerous goods.

The new *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* was enacted on June 30, 2003. The tribunal is modeled on and replaces the Civil Aviation Tribunal, and will provide the marine and rail communities with the same review and appeal rights on enforcement decisions previously available to the aviation community.

The Transport Canada Transportation Development Centre (TDC), which helps support regulatory reform and the development of new standards through a variety of research initiatives, has developed a proposed national performance standard for LED signal lights at highway-railway grade crossings. This development has demonstrated superiority over traditional incandescent lights and brings railway signal lights into conformance with high-speed, wide-angle traffic light specifications in North America and Europe. It allows the bar to be raised on light output specifications for railway crossing lights, thereby increasing driver safety. An example of where research has affected regulations is in Quebec, where the province

is moving forward with new regulations requiring school buses to be equipped with a four-light pre-stop warning system on school buses starting in September 2004.

Consultation

Transportation safety and security is a shared responsibility and requires the collaboration and buy-in of all stakeholders. A major development in the past decade has been the strengthening of Transport Canada's relationships with its provincial, territorial and municipal government partners, the people it regulates, and the Canadian public.

A recent evaluation of external consultation mechanisms within the department recognized strong positive support and satisfaction among stakeholders. The recommendations of this report will facilitate the ongoing development of tools and mechanisms that enable Transport Canada to remain sensitive to the interests of the general public.

On April 1, 2003, new Work/Rest rules for rail operations employees came into effect. The rules are comprehensive and enforceable, and allow railways to better manage fatigue factors in their operations. The Railway Association of Canada and its members, in consultation with railway unions, developed the rules; Transport Canada then reviewed them and consulted with industry and fatigue management experts. The development of Fatigue Management Plans by railways and their employees is expected to reduce fatigue and further promote safety.

Harmonization

Harmonizing safety standards with those in the national and international community not only enhances our ability to improve safety and security but also responds to efficiency requirements in a global economy.

Transport Canada publishes the *Emergency Response Guidebook* every four years. The book is available in English, French and Spanish and is distributed to emergency responders in Canada, the United States and Mexico. During 2002, efforts were made to help other countries translate the guidebook for use by their emergency responders. To date, the book has been translated in Hebrew, Turkish, Russian, Polish, Korean, Japanese, Hungarian, Dutch, German, and Chinese, and will soon be available in Italian. The book will be published again in 2004 and, to this end, review work was undertaken in early 2002 in a continuous effort to provide the best information to both police and fire emergency responders. It also reflects the modifications and additions agreed to at the United Nations by the Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

Through participation in the United Nations Sub-committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, Canada advanced work on infectious substances. At

the December 2000 meeting of the Committee, Canada suggested that a review of the transport requirements for certain infectious substances be undertaken. The Committee accepted this suggestion and new requirements have been adopted as a result of the work led by Canada. This effort has raised Canada's profile considerably in the international milieu.

Through participation in NAFTA-related initiatives, such as the North American *Model Standard on Transportation* of Dangerous Goods, Canada proposed the establishment of harmonized North American Model Standards for highway and rail tank cars. Agreement has been reached to undertake such work for both the manufacture and use of rail and truck tanks, with Canada leading the work on rail tanks. This work contributes to the prevention of accidental releases of dangerous goods.

The Globally Harmonized System (GHS) addresses classification of chemicals according to their hazards. This information is communicated through labels and safety data sheets. Transport Canada has been active in the development of the GHS since 1998 and has been instrumental in integrating the transport system. The ECOSOC of the United Nations officially adopted the GHS in December 2002.

In September 2002, the Ministers responsible for Transportation and Highway Safety endorsed a proposal from the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) to amend the National Safety Code (NSC) standard on hours of service for commercial vehicle drivers. Revisions to the National Safety Code standard governing truck and bus drivers have been proposed to reflect recent research and to simplify the regime. Transport Canada chaired the working group that developed the revised standard, which has been recommended as a basis for amendments to federal, provincial and territorial regulations. Proposed changes to the federal hours of service regulation were published in the *Canada Gazette* Part I on February 15, 2003. Technical adjustments will be made after a review of the comments and in consultation with the provincial and territorial governments with implementation expected in 2004.

Under its Port State Control Program, Transport Canada inspected 1,159 vessels in 2002, covering approximately 30 per cent of the vessels calling at Canadian ports. The program protects Canadian lives, property and the marine environment from substandard shipping by inspecting foreign vessels to ensure compliance with major international maritime conventions. Improved targeting and special inspection programs for bulk carriers and tankers have contributed to an improvement in the safety of foreign ships entering Canadian ports. The percentage of ships with deficiencies has decreased from 53 per cent in 2001 to 45 per cent in 2002, although nine per cent of those vessels were detained in 2002, compared to 8 per cent in 2001. Look for more information on the Port State Control program at www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP13595/2001/menu.htm

Safety Culture

Establishing a safety culture is essential to building a safe and secure transportation system. The strategies described above constitute the elements of a collaborative partnership approach to safety and security. These separate, but linked, elements foster a comprehensive commitment to ensuring that Canadians have a safe and secure transportation system; the development of safety management systems is an integral element of this commitment.

The Railway Safety Management System (RSMS) Regulations, which came into effect on March 31, 2001, require all federally regulated railway companies to implement and maintain an RSMS. During 2002-03, Transport Canada firmly established its formal RSMS audit program, requiring companies to undergo an audit every three years, at minimum. To date, twenty-five companies have been audited. These audits have primarily focused on assessing company safety management systems documentation. As companies demonstrate the existence of documented safety processes and procedures, the emphasis of the audit program will shift to evaluate the implementation and effectiveness of these systems. Six companies have received RSMS verification audits; these audits show that railway companies are moving to more fully integrate safety into day-to-day operations and are taking a greater role in safety self-compliance and internal responsibility within the railway community.

In 1998, safety management systems were implemented on a worldwide basis for almost all tankers, bulk carriers and passenger ships in international trade. This was enhanced in 2002 by expanding the scope to almost all vessels trading internationally. In Canada, this is implemented by means of the Safety Management Regulations. The audits and certification required by the regulations are performed by a number of third parties (ship classification societies) on behalf of Transport Canada, in concert with a program for monitoring the performance of the third parties. Seventeen companies and forty vessels have undergone the required statutory certification. The department directly monitored three shore-side company audits and six shipboard audits. In addition, sample audit reports were obtained and reviewed for content and completeness. Companies that do not have ships in international trade are not required to comply with the regulations, but are encouraged to do so voluntarily. To this end, a significant number of larger companies have taken up the challenge to ensure that compliance and the safety culture is maintained.

Transport Canada has also implemented an alternate safety management compliance program for small passenger vessels, to better reflect the documentation and management realities of small companies. In this program, marine safety inspectors directly audit the vessel and organization in lieu of using a delegated organization.

In 2002, Transport Canada researched the possibility of expanding the role of safety management systems to vessels that trade only domestically. After reviewing the experience of a number of foreign countries with domestic safety management systems, it was recommended that consideration be given to an expanded two-tier program, which is currently being reviewed as part of the longer-term regulation review for implementation of the *Canada Shipping Act 2001*.

Implementation of aviation safety management systems is the cornerstone for improving the safety and economic performance of the aviation industry. The goals are to establish, through proactive management, more industry accountability and instil a consistent and positive safety culture throughout the aviation industry. This is being done through the regulation of safety performance, but leaving the means of achieving that performance in the hands of the industry.

In November 2001, Transport Canada launched a major education initiative on safety management systems concepts and principles. Since then, approximately 1,651 persons (951 external and 682 internal) have received various types of briefings. As well, Notices of Proposed Amendments for SMS have been developed and consulted through the Civil Aviation Regulation Advisory Council process. The proposed SMS rules are currently with the Ministry of Justice undergoing a legal review, and are expected to take effect April 2004. Some aviation organizations have proceeded to voluntarily introduce SMS to their organizations. These organizations have already indicated positive outcomes with increased safety awareness, as well as realizing financial savings.

2. Mode-Specific Strategic Initiatives

Road Safety Vision 2010

Road Safety Vision 2010 raises awareness of road safety issues among stakeholders across Canada, improves communication, cooperation and collaboration among road safety agencies, increases the level of enforcement and improves the quality of data to help make Canada's roads the safest in the world. Interventions introduced by Transport Canada, provincial/territorial governments, as well as other key public and private sector stakeholders, have moved the country closer to the goal. Since 1996, the number of road fatalities has decreased by 10 per cent, and the number of seriously injured by 16 per cent, despite steady increases in the road user population. In addition, the percentage of fatally injured drivers who had been drinking decreased by 16 per cent in 2001 from the 1990-1995 average. The seat belt usage rate has been measured for the first time in Canadian rural communities around the country in 2002 and stands at 85 per cent.

Under Vision 2010, Transport Canada and other government agencies partnered with police forces on a pilot project to help police better target their resources at the high-risk behaviours of road users. Its adoption into the business plans of the RCMP and

provincial and regional police forces is a significant achievement. By more closely aligning intervention efforts with the major target areas in Vision 2010, police services will use their resources more efficiently to target the areas of greatest risk to the motoring public.

In keeping with the initiative's objective to build public awareness, Transport Canada is taking the lead, or partnering with key stakeholders, on initiatives such as the National Occupant Restraint Program 2010 and the Strategy to Reduce Impaired Driving 2010. The department is also involved in campaigns promoting proper use of child restraints, school bus safety, intersection safety, rural road safety, vulnerable road user safety, young driver/rider safety and motor carrier safety. Under Vision 2010, Transport Canada participates in a pilot project with a number of provinces to develop a standardized, more comprehensive and timely electronic traffic collision and related data collection system.

Look for more information about Vision 2010 at www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2010/en/menu.htm.

Civil Aviation, Flight 2005

The implementation of *Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada* has resulted in two key successes: continued improvement on the high rate of aviation safety in Canada and a high level of public confidence in our civil aviation program. These successes are the result of initiatives that highlight our consultation efforts with the aviation industry and the importance placed on safety management.

Establishing a risk management policy and procedures has significantly bolstered Transport Canada's ability to contribute to improved aviation safety. Civil Aviation technical and other key personnel have been trained in risk assessment and management and, as a result, are now introducing these principles and tools into their daily activities and decision-making. The immediate outcome has been an improved capacity to manage resources on a risk-based approach, which has contributed to the improved delivery of the regulatory oversight programme.

Transport Canada regularly participates in EKOS surveys to gauge public opinion on air travel. Following the events of September 11, 2001, the public confidence rating was in the mid-40 per cent range, primarily because the public associated the security of air travel with the safety of air travel. As a result, the survey was modified to differentiate safety from security. To maintain the integrity of the data being used to measure progress against the public confidence target identified in *Flight 2005*, the 60 per cent rating resulting from the 2002 survey is being used as a baseline. The latest survey results indicate that public confidence is being restored.

Look for more information about Flight 2005 at www.tc.gc.ca/civilaviation/flight2005/tp13521/menu.htm.

Rail Safety, Direction 2006

Direction 2006 aims to reduce the number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 50 per cent by 2006. The program has successfully achieved 57 per cent of its target for grade crossing accident reductions, and 86 per cent of its target for trespassing incident reductions, despite the increase in licensed drivers, vehicles and the urban sprawl across Canada. It should be noted that trespassing incidents include suicides, which are believed to represent close to 50 per cent of the total number.

The program is a partnership between public and private sector stakeholders, including other governments, railways and their unions, police and other safety organizations. And the number of partners continues to increase. National organizations, such as Safe Kids Canada, have joined Direction 2006 in the past year, providing additional exposure to over 25 new youth-oriented organizations. First Nations and the First Nations law enforcement have joined Direction 2006 to address and deliver the safety message to Aboriginal populations while respecting their culture and history.

In 2001, Direction 2006 conducted a nation-wide Ipsos-Reid survey of more than 1,000 young Canadians aged 12-18, to measure their level of awareness of dangers associated with trespassing on railway right-of-way and their perception of the associated risks. The survey revealed that nearly one-quarter (21 per cent) of these youths were under the misconception that they would be able to hear a train coming for at least five minutes before it passed; more than one-third (35 per cent) believed that if a train was nearby they would hear the whistle. These results served as the basis for the development of initiatives and public service announcements targeted towards youths to address these misconceptions.

On the law enforcement side, several key initiatives were developed in cooperation with the Canadian Association of Chiefs of Police. An interactive CD was developed and distributed to all law enforcement agencies across Canada. A second initiative included the production of a poster calendar for all law enforcement agencies along railway lines across Canada. While delivering the calendars by hand, CN and CP police were able to discuss the negative impacts of trespassing and drivers not obeying grade crossing devices and signs with the local police.

Members of the Edmonton Eskimos, Calgary Stampeders, Calgary Flames and Edmonton Oilers joined Direction 2006 to produce audio and video public service announcements aired on television and radio over 600 times in 12 months. To reach the "risk taker", youth-oriented announcements were also produced with the world-class snowboard champion Mark Fawcett and aired on Much Music and the Youth Television Network. The nation wide campaign of high impact billboards and transit shelter posters co-sponsored by Viacom Outdoors and other campaign partners continued this year. The programs co-operative nature and emphasis on increasing

public awareness is key to its success in strengthening partnerships and promoting acceptance of safe practices among target audiences.

The Highway-Railway Grade Crossing Research Program is a major component of Direction 2006. The program researches innovative technologies designed to increase safety at grade crossings, improve cost-effectiveness of warning systems, and address the human factors that contribute to grade crossing collisions and trespassing incidents. It also plays a major role in gathering existing research from across Canada and the world to select the best solutions and efforts that can be adapted to Canada.

Another measurable success is the recognition of Direction 2006 by the international community. As Canada is one of the only nations in the world where trespassing incidents are on a decline, countries such as the United States, the United Kingdom, France, Finland and many others are seeking advice and guidance on Canada's achievements in this particular area. Direction 2006 staff members, on behalf of Transport Canada, were invited to participate on a planning committee for the upcoming International Grade Crossing and Trespassing Symposium in Sheffield, United Kingdom, in 2004.

A departmental audit conducted on the Grade Crossing Safety Program assessed the management of the program to identify opportunities for streamlining the current process. The audit noted the key strengths of the program which include:

- a clear program purpose and a clear link to Transport Canada's mandate;
- objectives and eligibility criteria well known by stakeholders;
- controls that help ensure the proper authority approves applications and approved applications meet the eligibility criteria; and
- the elements contained in the integrated railway information system provide sufficient information for monitoring.

A number of opportunities and recommendations to improve the effectiveness and efficiency of the program were also noted including the development of:

- a multi-year crossing improvement plan based on national safety risk assessment criteria;
- new/enhanced performance indicators to track safety risks, financial control risks and process timeliness and quality risks; and
- a quality assurance approach to monitor the regional verification process.

Marine Safety, The Way Ahead and The Next Wave

The safety culture of the marine transportation sector has been significantly enhanced by the overhauling of the marine legislative regime, including amending the *Canada Shipping Act* and developing new marine security regulations. The

continued focus on such initiatives as the implementation of safety management systems and the small vessels inspection program will enable the department to meet its responsibilities for public safety and building a strong safety culture with its stakeholders. The safety culture is further enhanced by the ability to report on performance indicators that are linked to the main activities of the program. The department has committed to achieving the following safety targets by 2010 (all reductions based on 1997-2001 five-year average):

- 20 per cent reduction in number of marine fatalities;
- 50 per cent reduction in number of reported marine injuries; and
- 30 per cent reduction in both the Canadian and Foreign Flag commercial accident rate (per 1,000 trips)*.

* The accident rate is the number of shipping accidents by Canadian or Foreign Flag commercial vessels involved in domestic and international trade as reported by the Transportation Safety Board.

Transportation of Dangerous Goods, Target 2010

Target 2010 aims for no fatalities, serious injuries or significant damage to property or to the environment as a result of accidental releases of dangerous goods. On an annual basis, there are more than 27 million shipments involving dangerous goods. In 2002, almost all these shipments arrived without incident at their destination, with the exception of 445 occurrences. Of this number, only two were caused by the dangerous good itself; the majority of deaths and injuries are caused by the accident or collision rather than contact with the dangerous good. In 2002, 11 fatalities and 73 injuries resulted from accidents involving dangerous goods. Of these, one death and 32 injuries resulted from the dangerous goods themselves.

Transport Canada promoted the effective implementation of the Clear Language TDG Regulations, which came into force in August 2002, through a major national public awareness campaign that offered 117 sessions across Canada to some 7,000 participants. In addition, 32 courses were delivered across Canada to 600 inspectors (220 federal and 380 provincial).

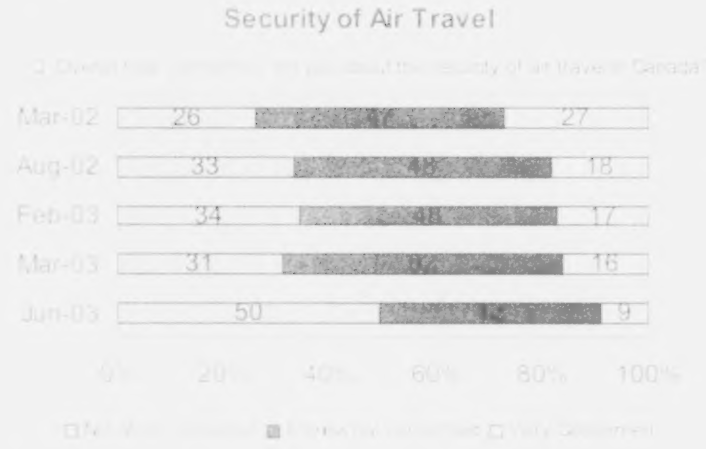
3. Transportation Security

Following the events of September 11, 2001, the Government of Canada launched a number of programs under the Public Security and Anti-Terrorism (PSAT) initiative. Under PSAT, about $2.2 billion over five years was approved in Budget 2001 for aviation, marine and other transportation security initiatives. Transport Canada is working with other government departments and agencies to implement its PSAT initiatives, as outlined in the side table.

Key PSAT initiatives to enhance transportation security

- Creation of the Canadian Air Transport Security Authority
- Cabin security enhancements
- Funding of Canadian airports for enhanced airport security and policing programs
- Funding of Canadian airlines for immediate improvements to pre-board screening
- Deployment of advanced technologies for airport security
- Explosives Detection Systems (EDS) deployment
- Enhanced inspection and oversight capacity
- Regulatory development to support new International Maritime Organization requirements
- Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program
- Marine Security Operations and Enforcement program
- [illegible]
- [illegible]

During 2002, Transport Canada introduced new security initiatives and continued to implement the security enhancements announced in 2001. Working in collaboration with other federal departments, industry stakeholders and union representatives, these efforts strengthened the security of the national transportation system and contributed to reinforcing the confidence of Canadians in transportation security in all modes. Public opinion surveys conducted by EKOS Research indicate that public confidence is being restored to near pre-September 11, 2001 levels, as illustrated in the following graph.



A number of initiatives have been introduced to further enhance aviation security and advance commitments made in the department's Report on Plans and Priorities.

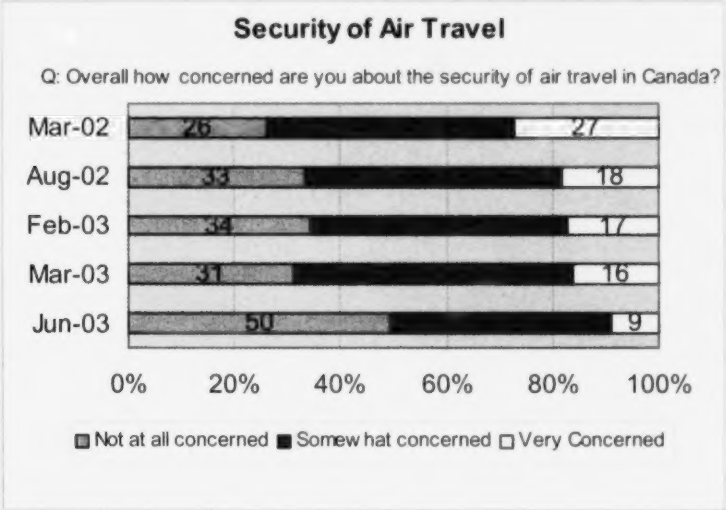
3. Transportation Security

Following the events of September 11, 2001, the Government of Canada launched a number of programs under the Public Security and Anti-Terrorism (PSAT) initiative. Under PSAT, about $2.2 billion over five years was approved in Budget 2001 for aviation, marine and other transportation security initiatives. Transport Canada is working with other government departments and agencies to implement its PSAT initiatives, as outlined in the side table.

Key PSAT initiatives to enhance transportation security

- Creation of the Canadian Air Transport Security Authority
- Cabin security enhancements
- Grant to Canadian airports for enhanced airport security and policing programs
- Grant to Canadian airlines for immediate improvements to pre-board screening
- Evaluation of advanced technologies for airport security
- Explosives Detection Systems priority deployment
- Enhanced regulatory and oversight capacity
- Regulatory development in support of new International Maritime Organization requirements
- Marine Facilities Restricted Area Access Clearance program
- Marine Security Oversight and Enforcement program
- Chemical Biological Radiological and Nuclear initiative
- National Critical Infrastructure Assurance Program

During 2002, Transport Canada introduced new security initiatives and continued to implement the security enhancements announced in 2001. Working in collaboration with other federal departments, industry stakeholders and union representatives, these efforts strengthened the security of the national transportation system and contributed to reinforcing the confidence of Canadians in transportation security in all modes. Public opinion surveys conducted by EKOS Research indicate that public confidence is being restored to near pre-September 11, 2001 levels, as illustrated in the following graph.



A number of initiatives have been introduced to further enhance aviation security and advance commitments made in the department's Report on Plans and Priorities.

As part of these initiatives, the federal government created a new Crown Corporation, the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), which was established on April 1, 2002 with responsibility for several key aviation security services:

- Pre-board screening at 89 designated airports.
- Contracting with existing screening providers and providing upgraded training to 3,300 existing screening officers.
- Initiating a progressive program for selecting, training and certifying new screening officers to meet or exceed standards set by the federal government.
- Deployment and lifecycle management of the Explosives Detection Systems program.
- Funding airport policing.
- Funding the Canadian Air Carrier Protective Program (CACPP), which was established to place RCMP officers on selected domestic and international flights.
- Implementing an enhanced restricted area pass system and an expanded program to screen non-passengers who require access to restricted areas at airports.

To improve passenger confidence in air transportation and harmonize with our international partners, new regulations were announced to require the installation of internal locking devices to flight compartment doors by May 1, 2002 and new intrusion resistance requirements by April 2003.

Transport Canada's regulatory and oversight capacity was enhanced through the hiring of additional security inspectors and other employees to increase the inspection, monitoring and testing for the air transport security system and to oversee and enhance security requirements nationally. The department also increased its capacity to identify potential threats and the means to address them through strengthened intelligence networks with other departments, additional analysts, and more advanced communications and related technologies.

To enhance marine security, Transport Canada hired additional security inspectors and, in consultation with port facilities, operators, and associations, identified further enhancements to marine security. Further, the Government of Canada announced several new initiatives in January 2003, including:

- regulatory development in support of new International Maritime Organization (IMO) requirements;
- the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program which will require marine facilities to establish restricted areas and to limit access to those who have been granted a security clearance by the Minister of Transport; and
- the Marine Security Oversight and Enforcement Program which will monitor and enforce compliance with amendments to the IMO Safety of Life at Sea

Convention, including the new International Ship and Port Facility Security Code.

To enhance rail security, Transport Canada worked with the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), Canadian railways and the U.S. Customs Services (now Border Protection under the new Department of Homeland Security) on a Declaration of Principles for southbound rail processing for security and contraband threats. The department has also met with the Railway Association of Canada and the Federal Railway Administration of the U.S. Department of Transportation to discuss the U.S. security clearance requirements for railway crews transporting explosives and dangerous goods into and within the United States. Further discussions are underway.

To enhance border security, Canada and the U.S. signed the Smart Border Declaration, a framework for the secure flow of people, goods and infrastructure, and the exchange of enforcement information. To implement the declaration, a thirty-point Action Plan was developed, for which Transport Canada is responsible for addressing several parts under the area of Secure Infrastructure. These responsibilities include infrastructure improvements, intelligent transportation systems, critical infrastructure protection, and aviation security.

In support of bridge security, Transport Canada adopted a proactive approach in coordinating the federal government's involvement in addressing security measures at Canada's international and domestic bridges. In cooperation with other federal departments and agencies, the department conducted an assessment of bridges owned by the federal government, which included the National Capital Region bridges, the Montreal bridges, the Confederation Bridge, and the Cornwall and Thousand Islands international bridges. The study recommended policies, procedures and security features to be implemented at each crossing to reduce or eliminate tangible security deficiencies through a risk assessment approach.

In January 2003, Transport Canada hosted a workshop on bridge security best practices with the New York Department of Transportation, Michigan Department of Transportation, the Bridge and Tunnel Operators Association, Office of Critical Infrastructure Protection and Emergency Preparedness, Ontario Terrorism Task Force, and the U.S. Federal Highway Administration. The work has resulted in a set of guidelines and best practices to enhance bridge infrastructure security. Individual operators are reviewing the recommendations and will be implementing those improvements they consider cost effective and necessary.

During the Iraqi War, Transport Canada took swift action and worked with industry and other stakeholders to enforce more stringent security measures. This included increased police surveillance and tighter access controls at key transportation facilities at a number of airports, ports and railway operations, and CATSA enhanced pre-board screening of passengers and baggage at airports.

3.4.5 Innovation and Skills

Our vision for a sustainable transportation system lies in the key areas presented in the preceding sections — marketplace frameworks, infrastructure, environment, and safety and security. Success in these areas will depend on the sector's ability to innovate and on the skills of its workers.

1. Promoting an Innovative Transportation Sector

The transportation sector requires innovative approaches and highly skilled workers to help solve problems and develop knowledge and technology solutions. Transport Canada is actively involved in transportation research and development, enhancing the necessary skills and knowledge that will be required by transportation workers, and developing exceptional technologies to leverage highly developed skills in addressing the challenges ahead.

Research and development

Transport Canada has developed an ice navigation simulator as a tool to train entry-level ice navigators. This computer-based, low-cost simulator uses virtual reality, interactive techniques and multimedia hardware and software to facilitate training and reduce the requirements for onboard experience. The simulator is Canada's contribution to an international effort to improve ice navigation training, which is part of a larger effort to standardize rules for shipping in polar waters.

The first year of Transport Canada's project to upgrade equipment and facilities at the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Québec has materialized in the acquisition of state-of-the-art anthropomorphic testing devices, commonly known as crash test dummies, and data acquisition equipment. These improvements will enhance the department's research capabilities as well as regulatory development and compliance testing, which will lead to improved standards and a greater influence on harmonized standards on the international arena.

In its efforts to improve the efficiency of inter-modal operations, Transport Canada has developed an operational prototype that provides real-time identification and cataloguing of rail cars and containers entering or leaving the Port of Montreal by rail. The prototype uses a combination of an automatic equipment identification tag reader, a proven technology already in use at the port to identify rail cars, and a state-of-the-art optical character recognition system, which reads ISO 6346 standard container identification codes. The system offers a fast and efficient way to track containers and their contents in a busy port environment, and provides increased security through better management of freight traffic.

Conveying information to passengers with hearing or cognitive impairments in the busy environment of an airport presents special challenges to airlines and airport authorities. To ensure accessibility to the transportation system, Transport Canada tested a number of visual messaging technologies, including electronic reader boards, full-text monitors, and flight information displays. Electronic reader boards, which were found to be the most effective technology, have recently been deployed in most major airports in Canada, allowing air carriers to provide real-time information, especially at the gate.

2. Meeting the Skills Challenge

The National Marine Training Program is responsible for the development and administration of technical training courses for the marine inspection community. This program ensures inspectors are in compliance with changing rules and regulations and are knowledgeable of the acts and regulations impacting marine safety. The program has been successful, with twelve technical training courses developed to date, including an on-line handbook for new inspectors. Ongoing work includes a national policy for mandatory training of inspectors prior to appointment, continued emphasis on small vessel inspections, backup for regional inspectors when they are assisting with the delivery of training courses, and revision of existing course content to reflect new changes to the regulations.

Transport Canada has also initiated a study on amphibious passenger vehicles with respect to topics like an overview of the general design, the Canadian regulatory regime, other marine administration's requirements and safety issues. The study will be used as a base to expand knowledge and address future safety measures on amphibious passenger vehicles.

During 2002-03, work in the regulatory/inspection community was focused on retention, recruitment, community building and awareness building. To this end, an interdepartmental national conference was sponsored for federal inspectors, in which more than 225 participants from eight departments and agencies participated. The conference focus was on workshops that developed and made use of knowledge transfer methods within the community, in addition to regionally themed workshops, where participants discussed ways to implement local information sharing networks, methods and practices to encourage local development in the community.

Transport Canada has reaffirmed its commitment to promote intelligent transportation systems (ITS) and support the adoption of ITS technologies. Under the Strategic Highway Infrastructure Program, $30 million is dedicated to ITS and, to date, some $3.4 million has been expended on 16 cost-shared projects designed to accelerate the deployment of ITS technologies across Canada. Transport Canada also developed a plan for ITS research and development, called *Innovation Through Partnership*, which was released in May 2003. It serves both as the third strategic pillar of *En Route to Intelligent Mobility*, which is the government's ITS plan, and as

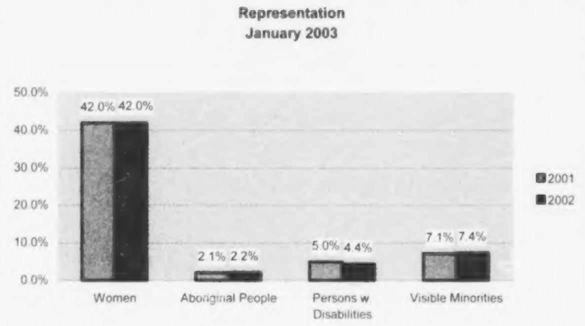
an important first step in meeting the ITS commitments made by the department. The objectives of the research and development plan are to accelerate the growth of knowledge and skills, and promote the uptake and commercialization of ITS technology. It contains a number of ITS research and development activities designed to foster innovation and sets out a mechanism for funding ITS research and development project proposals designed to meet Transport Canada's priorities as documented in *Straight Ahead*. 💻 More information can on ITS can be found at www.its-sti.gc.ca/en/menu.htm.

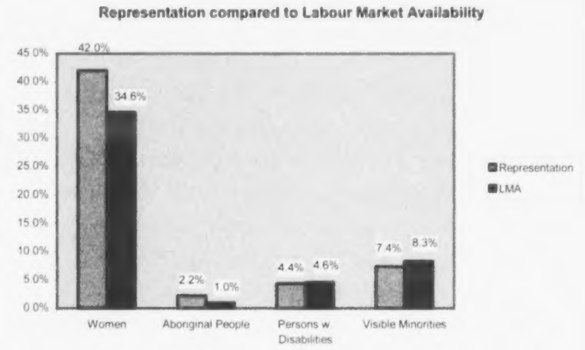
3.5 Inside Transport Canada — The Management Agenda

1. Workforce Renewal

Diversity

In the wake of the successful Representation Census conducted in December 2001, Transport Canada's efforts during 2002 to improve representation in the minority-designated groups produced mixed results, with gains in some areas and slippages in others. Current employment shares of persons with disabilities and visible minorities, for all employment categories combined[1], are lower than labour market availability. Most of the representation gap is in the technical category[2]. Representation of women is good overall, and currently exceeds labour market availability in all but the operational category[3].





Transport Canada is implementing a Diversity Strategy that will provide a stimulating and attractive work environment for all employees, and will focus on improving representation to respond to the expectations of Canada's diverse population.

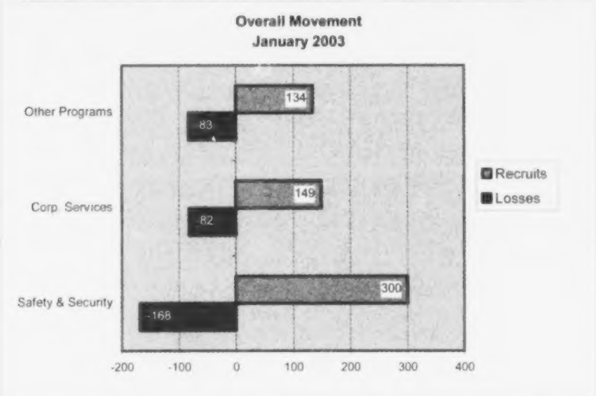
The January 2003 complement of 4,684 full-time equivalents comprised 3,421 Anglophones (73%) and 1,263 Francophones (27%), a ratio that has remained fairly stable over the last few years.

1. Employment categories include Executive, Scientific and Professional, Administrative and Foreign Services, Technical, Administrative Support, Operational
2. Technical Category includes Aircraft Operation, Engineering and Scientific support, Electronics, General Technicians, Social Science Support, Technical Inspection
3. Operational Category includes Firefighters, General Labour and Trades, General Services

Building Capacity

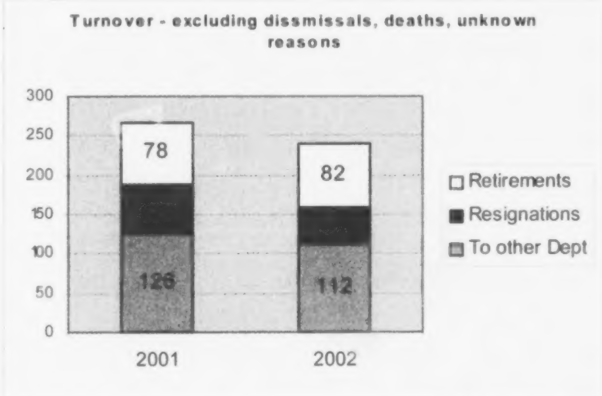
Transport Canada continued its efforts to ensure a sustainable and productive workforce given that two out of five indeterminate employees are eligible to retire by the year 2011.

After experiencing a slight growth in 2001 (66 employees, or 1.5 per cent), recruitment exceeded attrition right across the department in calendar year 2002. During that period, Transport Canada's workforce grew by 250 employees, or 5.6 per cent. The added focus on security matters resulting from the events of September 11, 2001 had much to do with the overall increase (the Safety and Security business line accounted for 53 per cent of the workforce growth).



Transfers to other federal departments (112) were the leading reason for separation over the last year, followed by retirements (82) and resignations (46). It is noted that the number of resignations dropped by 17 from the previous year. The department's total indeterminate attrition rate is calculated at 6.1 per cent (compared to 6.8 per cent in 2001).

Transport Canada has also made significant progress in reducing the risks associated with the loss of corporate memory. As of May 2003, succession and knowledge transfer plans have been completed for 64 critical subject matter experts who are eligible to retire within the next nine years. Treasury Board Secretariat has recognized the department's strategy as a best practice.



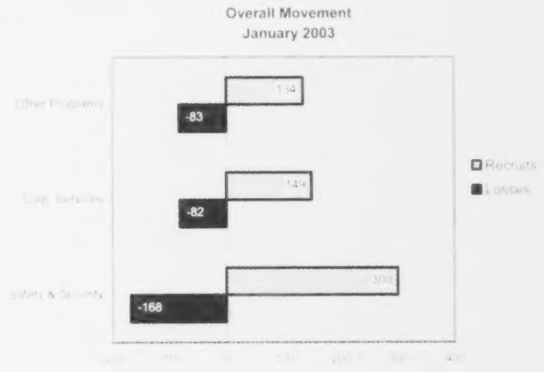
2. Modern Management and Reporting on Results

Transport Canada's response to critical and pressing security issues in the aftermath of September 11, 2001 resulted in the Modern Management agenda giving way somewhat to other competing and national priorities. However, this is not to say that efforts did not

Building Capacity

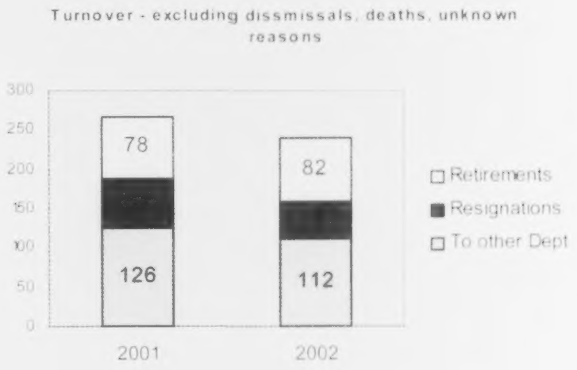
Transport Canada continued its efforts to ensure a sustainable and productive workforce given that two out of five indeterminate employees are eligible to retire by the year 2011.

After experiencing a slight growth in 2001 (66 employees, or 1.5 per cent), recruitment exceeded attrition right across the department in calendar year 2002. During that period, Transport Canada's workforce grew by 250 employees, or 5.6 per cent. The added focus on security matters resulting from the events of September 11, 2001 had much to do with the overall increase (the Safety and Security business line accounted for 53 per cent of the workforce growth).



Transfers to other federal departments (112) were the leading reason for separation over the last year, followed by retirements (82) and resignations (46). It is noted that the number of resignations dropped by 17 from the previous year. The department's total indeterminate attrition rate is calculated at 6.1 per cent (compared to 6.8 per cent in 2001).

Transport Canada has also made significant progress in reducing the risks associated with the loss of corporate memory. As of May 2003, succession and knowledge transfer plans have been completed for 64 critical subject matter experts who are eligible to retire within the next nine years. Treasury Board Secretariat has recognized the department's strategy as a best practice.



2. Modern Management and Reporting on Results

Transport Canada's response to critical and pressing security issues in the aftermath of September 11, 2001 resulted in the Modern Management agenda giving way somewhat to other competing and national priorities. However, this is not to say that efforts did not

continue on many fronts in support of the government's broader management agenda. In fact, much good effort continued throughout the department in such areas as risk management, building leadership capacity, ensuring a sound foundation for the integration of financial and operating information, stewardship of resources, and workforce renewal.

Modern management concepts are continually being embedded into orientation sessions, training courses, awareness sessions, and a variety of communication vehicles, as a means to remind managers and staff alike of their ongoing stewardship and accountability in managing public assets. Transport Canada is now renewing its efforts to implement modern management practices in support of the broader *Results for Canadians* agenda.

The department continues to make significant progress in the area of risk management. Within Civil Aviation, a policy of mandatory risk management training was adopted, and a training program establishes, for all personnel holding Ministerial Delegation of Authority. The department has also adopted a formal risk audit framework for transfer payments in accordance with Treasury Board policy. Risk management is also considered in project planning and development. For example, the department developed and obtained approval for a risk management plan for the Business Intelligence and Resource Management Project (Oracle 11*i*).

Performance Measurement

Much work has been achieved toward establishing results frameworks and defining activities as the department ensures that congruent linkages exist between resources, outputs and outcomes in support of the broader strategic objectives.

Transport Canada's integrated planning process and service line reviews both serve to reinforce the need to link financial and non-financial information in the context of budget allocation and reallocation. The recent introduction and evolution of these processes have further embedded or institutionalized the integration of performance information in the department. Furthermore, senior management values these processes as a useful tool to facilitate the consideration of competing proposals and priorities.

3. Access to Information

Transport Canada met the time requirements for response to 77 per cent of the requests completed under the *Access to Information and Privacy Acts* during 2002-03. The response time represents a decrease from the 81 per cent on-time response rate for the previous year, partly because of the significant and unpredictable increase (58 per cent) in the total workload. A factor that contributed to the increased workload was the ongoing public and media interest in transportation security post-September 11, 2001. In March 2003, Transport Canada commissioned a process review to ensure that internal processes were not hindering the effective handling of access to information and privacy (ATIP) requests. The review concluded that, despite the performance rating, there were no

major process problems. In fact, the review found that the department has initiated many improvements, and has kept pace with other departments in taking advantage of best practices and other efficiencies aimed at improving response times. The review also praised Transport Canada for its efforts in preserving quality in its ATIP process.

4. Accessibility and Connectivity

Government On-line — Delivery of Electronic Services to External Stakeholders

The Government On-line (GOL) initiative at Transport Canada provides for the introduction of on-line transactional services and information to improve the effectiveness of the work it carries out with industry stakeholders for Canadians. Through this initiative, 32 projects totalling $3.4 million were funded and completed in 2002-03.

The 2002-03 investments in new on-line services have ensured that common standards are applied for easier access to electronic-based transportation-related information. Candidates now have the option to take on-line flight training and aviation examinations in a way that is more convenient for them. Authorized aircraft manufacturers can now be provided secure on-line access to update their data in minutes versus days. Inspectors have field tools and systems that minimize the time and effort it takes to inspect commercial vessels carrying out business in Canadian waters. The rail industry can now make on-line submissions to Transport Canada for Ministerial approvals under the *Railway Safety Act*, improving on the current manual process. Manufactures can now register their dangerous good on-line, reducing the time to process registrations from days to minutes.

The following examples demonstrate GOL achievements:

- The Access to Travel web site provides on-line travel information to travelers with disabilities and to the caregivers and families of persons with disabilities, seniors and other travelers with special needs, to alleviate the problems they face when traveling.

- The Marine Services Online web site offers custom subscription services to meet all the information needs of marine clients, partners, stakeholders and the general public. Transport Canada established this one-stop marine information site in partnership with Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada.

- A web-based database application provides stakeholders with a means by which to ask questions and request clarification respecting the new Transportation of Dangerous Goods Clear Language Regulations. Where necessary, interpretations are posted to the database. The site also allows access to the database so that stakeholders may search for interpretations of particular interest to them.

In January 2003, a refocused GOL direction was adopted, one that embraces a more focused approach to meet the demands of external stakeholders, including industry and

citizens, by the December 2005 target date set by the Government of Canada. Plans are underway to evolve the current performance management framework to better demonstrate the value of the GOL investments and link to department and government priorities. In addition, funding for future GOL projects will favour increased multi-jurisdictional collaboration and horizontal service delivery opportunities, linked to the government's service delivery, modern management, and innovation agendas. More information about Transport Canada's GOL initiative can be found at www.tc.gc.ca/gol/menu.htm .

Information Management and Information Technology

Transport Canada's 2002-03 information management/information technology (IM/IT) investments have enabled internal employees, citizens, and external stakeholders to conduct more business transactions electronically, in a timely, efficient and, where needed, secure manner, and have ensured easier access, sharing and exchange of information. The investments have also provided a foundation for high availability of regulatory, licensing, and safety management applications, and information services targeted to Canadians and industry.

External clients can electronically access a dynamic web site for one-stop marine information. Canadians and the transportation sector can now readily access and conduct research on-line through resources such as electronic journals, standards, books and documents. Transport Canada employees can better serve their clients through a visual system that helps identify and quantify risks associated with the transportation of dangerous goods to determine whether high-risk shipments are being adequately inspected.

A new records, document and information system was introduced for managing electronic information holdings, which allow staff to save and access information on-line to better serve clients by having more timely and complete information. Inspectors equipped with mobile tools and electronic reference manuals can complete inspections more effectively and efficiently while in the field, and instantly access all vital information needed to respond quickly to an urgent situation. From a security perspective, key IM/IT investments have contributed to enhancing personnel security checks of individuals accessing restricted areas in Canada's airports.

Transport Canada's 2003-06 IM/IT Strategic Plan was approved in April 2003, the key result of which will be the enhanced delivery of programs through more strategic IM/IT investments and implementation. The plan will evolve as necessary to meet departmental requirements, and will be driven by Transport Canada's business direction and priorities. More information about our IM/IT strategy can be found at www.tc.gc.ca/gol/im-itstrategicplan.htm.

4.0 Financial Tables

Table A — Summary of Appropriations

Vote	($000s)	Planned Spending 2002-2003	Total Authorities 2002-2003	Actual Spending 2002-2003
1	Operating expenditures (net of revenues)	114,227	155,467	154,352
5	Capital expenditures	121,500	79,571	54,152
10	Grants and Contributions	376,347	400,006	264,393
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	83,740	83,740	80,135
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	32,949	46,381	46,381
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	255,701	255,701	255,701
35	Payment to the Queens Quay West Land Corporation	0	4,000	4,000
40	Payment to the Old Port of Montreal Corporation Inc.	0	18,400	18,400
(S)	Payment to the Canadian Air Transport Security Authority	0	259,477	259,477
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowance	65	67	67
(S)	Payments to Canadian National for the Victoria Bridge in Montreal	3,300	3,300	3,300
(S)	Contributions to employee benefit plans	54,800	58,365	58,365
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,900	1,742	1,742
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	49,900	48,956	48,956
(S)	Refunds of amounts credited to revenues in previous years	0	40	40
(S)	Spending proceeds from disposal of surplus Crown assets	0	5,144	3,092
	Total budgetary	1,094,429	1,420,357	**1,252,552**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table B — Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

2002-2003 Business Line (*$000s*)	FTEs	Gross Operating[1]	Capital	Transfer Payments[2]	Crown Corporations	Total Gross Spending	*Less:* Respendable Revenues	Total Net Spending
Policy	198	28,595	809	96,499	288,650	414,553	510	414,043
	223	*39,002*	*1,130*	*72,611*	*302,082*	*414,825*	*630*	*414,195*
	240	**37,727**	**1,076**	**64,438**	**302,082**	**405,323**	**734**	**404,589**
Programs and Divestiture	368	58,548	77,799	319,156	83,740	539,243	295,813	243,430
	428	*85,022*	*43,156*	*335,197*	*83,740*	*548,415*	*331,796*	*216,619*
	443	**84,777**	**22,295**	**212,388**	**80,135**	**399,595**	**330,311**	**69,284**
Safety and Security	2929	335,509	27,327	13,892	-	376,728	47,209	329,519
	3091	*363,217*	*20,895*	*44,355*	*259,477*	*687,944*	*51,301*	*636,643*
	3027	**363,843**	**17,422**	**39,723**	**259,477**	**680,465**	**52,479**	**627,986**
Departmental Administration	820	93,249	15,565	-	-	108,814	1,377	107,437
	909	*117,478*	*15,784*	*100*	*22,400*	*155,762*	*1,562*	*154,200*
	966	**115,204**	**14,753**	**100**	**22,400**	**152,457**	**1,765**	**150,692**
Total	4315	515,901	121,500	429,547	372,390	1,439,338	344,909	1,094,429
	4651	*606,019*	*80,965*	*452,263*	*667,699*	*1,806,946*	*385,289*	*1,420,357*
	4676	**601,551**	**55,546**	**316,649**	**664,094**	**1,637,840**	**385,289**	**1,252,552**
Other Revenues and Expenditures:								
– Non-respendable revenues (see Table D)								25,298
								15,000
								68,789
– Cost of services provided by other departments (authorities = actuals)								56,117
								55,943
Net Cost of the Program								1,125,248
								1,461,300
								1,239,706

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for employee benefit plans, Minister's allowances, collection agency fees, previous years' refunds, payments in respect of St. Lawrence Seaway agreement, and proceeds from the disposal of surplus Crown assets. 2. Includes statutory payments for Victoria Bridge (Montreal) and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Normal font denotes planned spending. *Italicized font* denotes total authorities. **Bold font** denotes actual expenditures/revenues.

Table C — Historical Comparison of Net Spending

Business Line (*$000s*)	Actual 2000-01	Actual 2001-2002	2002-2003 Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Policy	381,290	539,459	414,043	414,195	**404,589**
Programs and Divestiture	123,132	155,647	243,430	215,319	**69,284**
Safety and Security	302,578	380,146	329,519	636,643	**627,987**
Departmental Administration	108,729	118,164	107,437	154,200	**150,692**
Total budgetary	**915,720**	**1,193,417**	**1,094,429**	**1,420,357**	**1,252,552**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

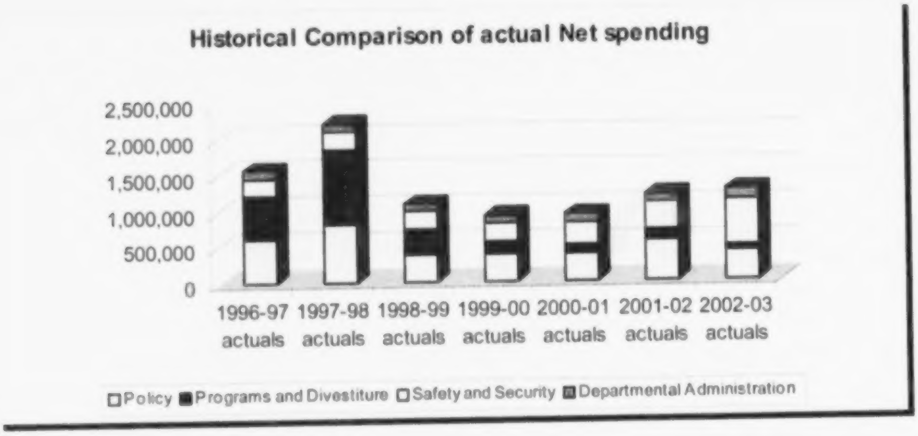


Table D — Revenues

Business Line *($000s)*	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-2003 Planned Revenues	2002-2003 Total Authorities	2002-2003 Actual Revenues
Respendable Revenues					
Policy					
• Air Service Forecasts	322	262	-	-	**274**
• Internal revenues from Agriculture Canada for grain monitoring	60	202	460	-	**333**
• Rental revenue	119	117	-	-	**111**
• Miscellaneous internal and external revenues	117	-	50	630	**16**
	618	581	510	630	**734**
Programs and Divestiture					
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	11,178	14,265	13,015	13,215	**11,535**
• Airports — Rentals	9,328	5,839	4,980	8,157	**8,167**
• Airports — Concessions	4,313	1693	738	1,734	**1,841**
• Airports — Landing fees	9,451	4439	2,632	5,211	**5,181**
• Airports — General terminal fees	5,625	2896	1,843	3,497	**3,700**
• Airports — Lease and chattel payments	219,273	248,271	272,130	299,517	**299,551**
• Miscellaneous	1,608	1,004	475	465	**336**
	260,776	278,406	295,813	331,796	**330,311**
Safety and Security					
• Internal and external aviation safety revenues	12,922	11,851	10,839	11,204	**12,810**
• Internal and external revenues for aircraft services	27,519	33,723	26,497	26,648	**26,026**
• Road safety fees	353	-	460	460	**-**
• Internal and external marine safety revenues	9,188	7,591	7,400	7,377	**8,464**
• Short line rail inspections and other rail safety revenues	131	135	63	50	**112**
• Internal and external revenues from research and development activities	2,444	5,204	1,925	5,071	**3,757**
• Miscellaneous internal and external revenues	1,442	1,333	25	491	**1,311**
	53,999	59,838	47,209	51,301	**52,479**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table D — Revenues *(continued)*

Business Line *($000s)*	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-2003 Planned Revenues	2002-2003 Total Authorities	2002-2003 Actual Revenues
Departmental Administration					
• Internal revenue for training and systems support	779	234	-	30	**124**
• Internal and external lease and concession revenues	913	927	788	645	**972**
• Miscellaneous internal and external revenues	249	182	589	887	**670**
	1,941	1,344	1,377	1,562	**1,765**
Total Respendable Revenues	**317,334**	**340,170**	**344,909**	**385,289**	**385,289**
Non-respendable revenues					
Tax revenues:					
• Goods and services tax	21,678	-	-	-	-
Non-tax revenues:					
• St. Lawrence Seaway Management Corporation	4,098	4,802	5,000	5,000	**4,856**
• Hopper car leases	13,577	13,936	10,000	10,000	**15,432**
• Canada Port Authority stipends	5,847	10,402	10,298	-	**9,765**
• Return on investments	36,517	32	-	-	**21,410**
• Refunds of previous years' expenditures	657	1,143	-	-	**1,057**
• Adjustments to previous years' payables	15,193	4,433	-	-	**5,323**
• Privileges, licences and permits	196	49	-	-	**60**
• Fines	626	1,169	-	-	**1,063**
• Proceeds from sales	49	1,826	-	-	**796**
• Proceeds from the disposal of surplus Crown assets	9,438	5,284	-	-	**4,108**
• Miscellaneous	609	396	-	-	**1,256**
• CTMA Traversier Ltée	-	-	-	-	**833**
• Old Port of Montreal	-	-	-	-	**2,315**
• Gulf War Compensation against Iraq	-	-	-	-	**420**
• Great West Life – Canada Ports Refund	-	-	-	-	**95**
Total Non-respendable Revenues	**108,486**	**43,473**	**25,298**	**15,000**	**68,789**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table E — Statutory Payments

Business Line (*$000s*)	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-2003 Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Policy					
• Employee benefit plans	2,776	2,738	2,774	3,126	**3,126**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	9,453	-	-	-	**-**
	12,229	2,738	2,774	3,126	**3,126**
Programs and Divestiture					
• Employee benefit plans	5,982	4,552	4,374	4,928	**4,928**
• Payments to Canadian National — Victoria Bridge	11,709	3,072	3,300	3,300	**3,300**
• Northumberland Strait Crossing subsidy	46,934	48,325	49,900	48,956	**48,956**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	25	-	-	**-**
• Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	2,474	1,496	1,900	1,742	**1,742**
• Refunds of previous year's expenditures	-	-	-	40	**40**
	67,099	57,470	59,474	58,966	**58,966**
Safety and Security					
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	4,223	-	294	**294**
• Employee benefit plans	35,701	34,230	38,519	39,116	**39,116**
• Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	-	-	-	259,477	**259,477**
	35,701	38,453	38,519	298,887	**298,887**
Departmental Administration					
• Employee benefit plans	9,858	8,992	9,133	11,194	**11,194**
• Minister's allowances	52	68	65	67	**67**
• Collection agency fees	4	-	-	-	**-**
• Proceeds from the sale of surplus Crown assets	-	2,094	-	4,850	**2,798**
	9,914	11,154	9,198	16,111	**14,059**
Total Statutory Payments	**124,942**	**109,814**	**109,965**	**377,091**	**375,039**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table F — Transfer Payments

Business Line *($000s)*	Actual 2000-01	Actual 2001-02	2002-2003 Planned Spending	 Total Authorities	 Actual Spending
Grants					
Policy	22,548	122,272	23,539	23,539	**23,377**
Programs and Divestiture	36,300	19,800	-	-	**-**
Safety and Security	115	9,069	100	100	**100**
Departmental Administration	-	-	-	-	**-**
Total Grants	58,963	151,141	23,639	23,639	**23,477**
Contributions					
Policy	35,961	35,722	72,960	49,072	**41,061**
Programs and Divestiture[1]	181,273	194,168	319,156	335,197	**212,388**
Safety and Security	14,911	13,378	13,792	44,255	**39,624**
Departmental Administration	-	-	-	100	**100**
Total Contributions	232,145	243,269	405,908	428,624	**293,173**
Total Transfer Payments	**291,108**	**394,410**	**429,547**	**452,263**	**316,649**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Includes statutory payments for the Victoria Bridge in Montreal and the Northumberland Strait Crossing subsidy.

Table G — Details on Transfer Payment Programs

The following table presents information concerning each of Transport Canada's transfer payment programs for which the total estimated cost (TEC) of the program exceeds $5 million. Spending is in thousands of dollars.

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services (ongoing program).	$23,377	Assist the Province in providing ferry services in the waters of British Columbia.	Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.	Ongoing service by BC Ferries to coastal and remote areas of B.C.
Contribution for non-VIA Rail passenger services (TEC $37.8 M).	$6,774	Ensure the provision of transportation services to remote regions.	Continued access to rail service for Canadians in remote areas (between Sept-Îles and Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie and Hearst; and Toronto and North Bay).	Passenger rail service continues to be provided to these remote areas.
Contribution for ferry and coastal passenger and freight services (ongoing program).	$8,027	Monitor ferry service operations with a view to reduce operators' dependence on federal subsidies by ensuring the commercial viability of the operation through services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions.	Safe, reliable and affordable ferry services between Wood Island and Caribou; and Souris and Cap-aux-Meules.	Provision of safe, reliable and affordable services resulting in traffic growth and strengthened market share. Positive impact on regional economies and relief of remoteness.
Payment to the Canadian Wheat Board (CWB) for hopper cars for the transportation of grain in Western Canada (ongoing program).	$16,045	Assist the CWB with the acquisition and leasing of hopper cars.	Efficient transportation of grain in Western Canada.	CWB has sufficient leased hopper cars for the efficient transportation of grain in Western Canada.
Allowances to former employees of Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services transferred to Canadian National Railways (ongoing program).	$964	Assume responsibility for that portion of the pension costs not payable by the Government of Newfoundland or Canadian National Railways for the transferred employees.	Ensure a pension income equivalent to the provincial plans at the time of transfer is accessible for the former provincial employees.	Former provincial and railway employees are receiving a pension income equivalent to provincial plans.
Contribution toward the Quebec Bridge Restoration Program (TEC $6 M).	$600	Assist CN Rail with the restoration of the Quebec Bridge, which was originally built by the Government of Canada in 1918.	Continued safe operation of vehicle and train traffic on the bridge.	The restoration of the bridge is ongoing and vehicle and train traffic have continued in full operation throughout.

Transfer Payments *(continued)*

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Toronto Waterfront Revitalization Project, a project of collaboration among three levels of government (TEC $500M including $10.1 M) for the four priority projects and the development plan.)	$5,200	Enhance Toronto's economic vitality, social development, transportation system, housing development, and environmental sustainability.	A clean, green, vital, accessible and beautiful waterfront that will be enjoyed by city residents and welcome tourists and visitors from Canada and around the world.	In 2002-03 the interim Toronto Waterfront Revitalization Corporation was continued as a permanent corporation under provincial legislation and work was begun on four priority projects and the development plan.
Strategic Highway Infrastructure Program – Border Crossing (Planning and Integration) (TEC $68 M)	$330	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.	Three border projects worth a total of $108 million have been announced, 3 feasibility studies have been funded, including the study on a new or improved border crossing at Windsor. Funding of $350,000 granted for rapid transit studies in Vancouver and Ottawa.
Strategic Highway Infrastructure Program – Intelligent Transportation System (TEC $29 M)	$1,265	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.	17 contribution agreements have been successfully negotiated for the deployment and integration of ITS, at a total estimated cost of $3.7M. One project has been concluded, with the remainder having completion dates ranging from fall 2003 to spring 2004.
Contributions for the operation of non-National Airport System (NAS) airports (ongoing program).	$1,752	Provide operating subsidies to airport sites across Canada.	Safe operations at non-NAS airports not yet transferred (and not yet eligible for ACAP).	Various contributions were made to non –NAS airports to maintain an appropriate level of operations.

Transfer Payments *(continued)*

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Airports Capital Assistance Program (maximum of $190 million over five years).	$32,386	Assist eligible airports in financing capital projects.	Safe operations, protection of assets, and reduced costs at non-NAS airports.	Seventy-four airports received contributions towards various approved projects.
Port Divestiture Fund (TEC $115 M).	$22,102	Provide assistance/incentive to potential non-federal port encourage acceptance of the port and facilities with an undertaking to continue port operations and to assist in bringing the port property to a minimum safety and operating standard.	Facilitate the transfer/divestiture of regional/local ports to local groups (implementation of the National Marine Policy).	Twelve ports were successfully transferred to local groups.
Contributions to provinces toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional, industrial development and tourism which includes New Brunswick Highway Improvements and Outaouais Road Development Agreement (ongoing program).	$40,684	Participate in joint federal-provincial financing of the construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads.	Improved transportation safety and efficiency and promotion of economic development.	Effective highway contributions were made to insure transportation safety and efficiency and promotion of economic development.
Trans-Canada Highway (TCH) Agreement — Newfoundland (TEC $388.5 M).	$16,303	Construct links of the TCH in Newfoundland and Labrador in exchange for the termination of rail operations in the province.	Strengthened and improved TCH in Newfoundland and Labrador.	TCH improvements were made as per agreement.
(S) Payments to CN Rail in respect of the termination of tolls on the Victoria Bridge in Montreal, and for the rehabilitation work on the roadway portion of the bridge (ongoing program).	$3,300	Compensate CN for the federal decision to remove tolls, and to contribute to a major rehabilitation of the roadway portion of the bridge.	Defray negative impact on CN's revenues of the removal of the tolls and support safe operation of vehicles on the bridge and approaches.	Payments were made to CN towards rehabilitation work on the roadway portion of the bridge.
(S) Northumberland Strait Crossing subsidy payment (ongoing program).	$48,956	Honour constitutional obligation to provide transportation link between Prince Edward Island and the mainland.	Continuous and efficient year-round transportation provided for people and goods between Prince Edward Island and the mainland.	Subsidy payments were made to insure continuous transportation between PEI and mainland.

Transfer payments *(continued)*

Program Name	2002-03 Spending	Our objective is to . . .	Expected results	Results achieved
Strategic Highway Infrastructure Program – Highway Component (TEC $485 M)	$25,802	Provide funding for provincial highway projects to address the needs of Canada's National Highway System.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance and sustainable transportation.	Multiple improvements were made towards provincial highways.
Strategic Highway Infrastructure Program- Border Crossing (Planning and Integration) (TEC $68M).	$7,666	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance.	Various projects toward the mobility, efficiency and safety of the surface transportation system.
Action Plan 2000 for Climate Change (TEC $40.2 M)	$40	Reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from the transportation sector.	Adoption of more energy-efficient transportation and land use, the capacity to reduce GHG emissions; innovative technologies and best practices	Different initiatives were taken to reduce the growth of GHG emissions in transportation.
Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act* (ongoing program).	$7,495	Provide assistance to railway companies and/or road authorities to carry out works to improve safety at public road/railway grade crossings.	Reduced risk of collisions and casualties at public road/railway grade crossings.	103 grade crossing improvements were made across Canada. Accidents at grade crossings have been reduced by 28% since 1996.
National Safety Code (TEC $17.0 M).	$6,290	Provide assistance to provinces and territories in support of the uniform application of the National Safety Code Standards to extra-provincial carriers.	Improved safety levels, safety monitoring capabilities, and national uniformity of standards.	Hours of Service and Safety Rating were revised and approved by the Council of Ministers in the fall of 2002. Regulatory activity is currently underway patterned after these standards.
Contribution to airlines for security enhancements to aeroplane cockpits (TEC $34M).	$25,369	Provide assistance to eligible applicants to help cover the cost of security modifications to existing passenger and cargo aircrafts.	Improved security levels and restoration of the public's confidence in the security of air travel and of pre-September 11th traffic levels and growth rates.	Initial door kit purchases and installation on majority of affected Canadian operators. New flight deck door operational regulations effective April 9, 2003.

Table H – Loans, Investments and Advances

($000s)	Actual 2000-2001	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003
Investment in Ridley Terminals Inc.	90,000	90,000	**90,000**
Investment in Royal Canadian Mint	--	--	**40,000**
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	26,013	25,024	**24,152**
Canadian Airport Authorities	--	--	**19.221**
Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	724	716	**692**
Total Outstanding Balances	116,737	115,740	**174,065**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table I– Contingent Liabilities

	As at	
Type of Contingent Liabilities ***($000s)***	**March 31, 2002**	**March 31, 2003**
Bond and loan guarantees	64,147	**63,000**
Injury or loss of life	7,865	**7,830**
Breach of contract	475	**25**
Total Contingent Liabilities	72,487	**70,855**

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table J – Procurement and Contracting

Role played by Procurement and Contracting in Delivering Programs —

Procurement and contracting play a central role in Transport Canada's program delivery, allowing the department to obtain highly specialized research, advice and direct services in support of its policy and program delivery. Procurement allows the department to achieve operational requirements and to also spur economic growth within the Canadian economy.

Overview of how Transport Canada manages its contracting function —

Transport Canada operates in a decentralized environment, with designated procurement specialists at headquarters and in the regions who have full contracting authority. Low dollar value procurement authority has been delegated to responsibility centre managers throughout the department so they can meet most of their acquisition needs quickly and with minimal administrative burden. Some headquarters organizations also have specific limited contracting authority for specialized requirements, such as the purchase of aircraft parts, vehicles, informatics professional services, and pilot training. Transport Canada uses the services of Public Works and Government Services Canada (PWGSC) to procure goods exceeding $5,000 where these goods are not available under a standing offer, as well as certain types of services (e.g., research and development). Most responsibility centre managers have use of a departmental acquisition card for purchases up to $5,000.

Contracts are created using the department's automated contracting system. The department uses MERX, the federal government's electronic tendering system, to advertise most procurement opportunities exceeding $25,000. Contract Review Committees have been established across the department to review and challenge certain types of contracting situations, such as proposed sole source contracts exceeding $25,000, unauthorized contracting actions, and some amendments. Regional Contract Review Committees are limited to reviewing contracts that do not exceed $10,000. There is on-going monitoring of low dollar value contracts and periodic reviews of contracts arranged by organizations with specific limited contracting authority. In addition, the headquarters procurement organization conducts formal functional reviews in its own office and in the regional procurement offices about every three years. In calendar year 2002, Transport Canada awarded approximately 8,000 contracts valued at $31.5 million. These figures do not include call-ups against PWGSC standing offers, contracts arranged by PWGSC on behalf of Transport Canada, and acquisition card purchases.

Progress and new initiatives enabling effective and efficient procurement practices —

Transport Canada has developed a number of instruments to assist managers with their contracting requirements. These include *A Guide to Procurement and Materiel Management*, which takes managers through the entire contracting process from the planning stage to contract management, and materiel and contracting services bulletins on specific contracting issues. These are posted on the department's Intranet web site. The department has also developed a number of training courses for managers on contracting, developing terms of reference, and managing contracts. For the past few years, the department has exceeded its targets for contracting with Aboriginal suppliers pursuant to the Procurement Strategy for Aboriginal Business.

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Programs & Divestiture							
Airports — Concessions	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property and Federal Immovables Act	1,143	Not available (N/A)	Concession contracts are tendered.	N/A	N/A
Airports — Sales	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	90	N/A	N/A	N/A	N/A
Airports — Rentals	Lease and use of Public property	Federal Real Property Act.	5,724	N/A	Land leases are negotiated based upon the PWGSC appraised value of the property, pursuant to the Real Property policy. Space leases are similarly established within terminal buildings.	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Airports — General Terminal Fees, Landing Fees, Aircraft Parking Charges ASCR fees located at: www.tc.gc.ca/acts-regulations/General/A/aa/regulations/120/aa129a/aa129a.html	Services of a non-regulatory nature	Section 4.4 (2) of the Aeronautics Act, and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order - *Air Services Charges Regulations*	8,938	N/A	Associations representing industry are provided, through letters, information on department's proposal to change fees and are invited to comment. Airport staff also discusses proposal with clients at site-specific level. Proposal and Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) are pre-published in Part I of the Canada Gazette with request for stakeholders to comment within 30 days of publication. Follow-up letters are sent throughout the process – such as in reply to comments received; to inform industry of anticipated date of prepublication; and of Minister's decision on proposal.	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Airports — Vehicle Parking Charges Fees located at: www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/A/aa/regulations/130/aa131/aa131.html#COU40H.KENORP.84YVFE.2	Services of a non-regulatory nature	Section 4.4(2) of the Aeronautics Act and Section 2 of the Ministerial Regulations Authorization Order, *Airport Vehicle Parking Charges Regulations*	648	N/A	Fees and RIAS are pre-published in Part I of the Canada Gazette and stakeholders are requested to provide comments within 30 days of prepublication.	N/A	N/A
Airports — Airport Authority Payments	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	296,370	N/A	N/A	N/A	N/A
Airports — Airport Authority Chattel Payments	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	3,181	N/A	N/A	N/A	N/A
Ports — Rental	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	2,621	N/A	Leases are negotiated based upon the PWGSC appraised value of the property, pursuant to the Real Property Policy.	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Ports — Public Port Revenues: Utility Charges, Wharfage, Berthage, Storage and Harbour Dues Public Ports Fees at: www.tc.gc.ca/programs/ports/menupublicportfees.htm	Services of a non-regulatory nature	Canada Marine Act. Fees charged at public ports are set out in 5 schedules: *Public Port Wharfage and Transfer Charges Tariff Notice; Public Port Facilities Berthage Charges Tariff Notice; Public Harbour Dues Tariff Notice; Public Port Facilities Storage Charges Tariff Notice; and Public Port Utilities and Other Service Charges Tariff Notice.*	11,004	N/A	Pursuant to the Canada Marine Act Section 67(1), the Minister of Transport may fix public port fees. Departmental officials notify users and stakeholders of any public port fee adjustments before any such changes are implemented. Notices to stakeholders can be found at www.tc.gc.ca/programs/ports/consultations.htm	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Ports — Leases/ Licenses	Services of a regulatory nature	Canada Marine Act (Section 71(1) www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/C/cma/act/cma-a.html#PART%202	89	N/A	N/A	N/A	N/A
Safety & Security							
Aviation Safety — Sales	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	235	N/A	Website www.tc.gc.ca/CivilAviation/communications/publications.htm	Canadian Aviation Directive #35	N/A
Aviation Safety — Regulatory Fees	Services of a regulatory nature	Aeronautics Act, *Canadian Aviation Regulations* (CARs) CARS fees located at: www.tc.gc.ca/civilaviation/regserv/affairs/cars/avregs/menu.htm	9,196	N/A	Consultation through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). Proposal and Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) are pre-published in Part I of the Canada Gazette with request for stakeholders to comment within a specified period (minimum 30 days)	Canadian Aviation Directive #35 Service Standards information at: www.tc.gc.ca/CivilAviation/LevelsOfService.htm	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Aviation Safety — Training	Sales of goods and information products	Civil Aviation Directive #3	104	N/A	Website www.tc.gc.ca/civilaviation/training/Courses/menu.htm	Canadian Aviation Directive #35	N/A
Aviation Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	Canadian Aviation Regulations 104 and Civil Aviation Directive #3	2,113	N/A	Gazette and Website www.tc.gc.ca/CivilAviation/directives/dir3.htm	Canadian Aviation Directive #35	N/A
Aircraft Services — Flight Training Services	Services of a non-regulatory nature	Ministerial contracting authority	2,123	N/A	According to Procurement and Materiel Management Contracting Guidelines	Service described in the contract	Service Standards, when available have either been met globally or on an individual basis.

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Marine Safety — Fees for inspections, surveys, services, etc.	Services of a regulatory nature	Various regulations under the Canada Shipping Act including the *Board of Steamship Inspection Scale of Fees; Ships Registry and Licensing Fees Tariff; etc. For regulations and fees see: www.tc.gc.ca/acts-regulations/general/c/csa/menu.htm*	8,226	N/A	Consultations through the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). Proposals and Regulatory Impact Analysis Statements (RIAS) are pre-published in Part I of the Canada Gazette with request for stakeholders to comment within specified time-frame of publication– minimum 30 days. Also follow-up letters where appropriate throughout the process – such as in reply to comments received; to inform industry of anticipated date of prepublication; and of Minister's/Governor in Council's decision on proposal.	Standards information at www.tc.gc.ca/marinesafety/NPD/Quality-Manual/menu.htm	N/A
Marine Safety — Inspections Cost Recovery	Services of a regulatory nature	Canada Shipping Act	57	N/A	N/A	N/A	N/A
Road Safety — Research and Development	Services of a non-regulatory nature	Research Agreements	632	N/A	N/A	N/A	N/A
Rail Safety — Inspection Fees	Services of a regulatory nature	Agreements	112	N/A	N/A	N/A	N/A

Table K – Reporting Template for External Charging Information

Name of Fee Activity	Fee Type	Fee Setting Authority (e.g., Legislative, Regulatory)	2002-03 Actual Revenue ($000)	Estimated Full Cost to provide good or service ($000)	Consultation and Analysis	Service Standard	Performance Results
Research and Development	Services of a non-regulatory nature	User charges made under use of contracts	418	N/A	N/A	N/A	N/A
Policy							
Rentals	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	111	N/A	N/A	N/A	N/A
Air Services Forecasts	Services of a non-regulatory nature	Agreements	274	N/A	N/A	N/A	N/A
Departmental Administration							
Rentals	Lease and Use of Public Property	Federal Real Property Act	785	N/A	N/A	N/A	N/A
Sales	Sales of goods and information products	Financial Administration Act	97	N/A	N/A	N/A	N/A

Note: 2002-03 actual revenues include all sources of non-tax revenue from persons or organizations external to the federal government

Table L– Matériel Management

To ensure its readiness for the Financial Information Strategy (FIS), Transport Canada conducted a movable capital assets data review and physical count in 2001 to assess the completeness and validity of the department's assets inventory. The overall objective was to ensure that the opening balances for capital assets were as accurate as possible by the FIS implementation date of April 1, 2001.

The asset review and count consisted of the following actions:

- Reports were generated on the existing assets in the financial and material management system.
- A limited physical inventory was conducted to obtain assurance with respect to physical existence and ownership, including confirming the physical existence of high dollar value assets identified on the system-generated assets listing report.
- Where the limited verification produced a high error rate, a complete physical verification was conducted where required.

Since then, the asset inventory has been kept up to date. Acquisitions and disposals have been recorded, and random counts have been done on a cyclical basis.

The assessment was based on:

- 100 per cent physical verification of Transport Canada's operating fleet; and
- 100 per cent workbook review of all movable assets.

The department attained a high level of confidence based on the results of the assets data review, physical count and subsequent follow-ups.

Capital assets are all tracked in the departmental financial and materiel management system; none of these are identified as mission critical. As a result, no life cycle plan has been developed and no risk management assessments have been conducted.

5.0 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web site:
www.tc.gc.ca

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairies and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region
620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

Index

A

Access to Information · 60
Accessibility · 23
Action Plan 2000 on Climate Change · 36
Air Industry · 18
Airports Capital Assistance Program · 26

B

Border Crossing Transportation Initiative · 29

C

Canada Airports Act · 24
Canada Marine Act · 26
Canada Strategic Infrastructure Fund · 30
Canadian Air Transport Security Authority · 53

E

Environmental Management System · 35

F

Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada · 48

G

Government On-line · 61

I

Information Management and Information Technology · 62

L

Legislative and regulatory reform · 42

M

Marine Safety, The Way Ahead and The Next Wave · 50
Marine Transportation · 22

N

National Airports System Airports · 24
National Highway System · 29
Non-National Airport System Airports · 25

P

Port Divestiture Fund · 27

R

Rail Safety, Direction 2006 · 49
Research and development · 55
Road Safety Vision 2010 · 47

S

St. Lawrence Seaway Management Corporation · 28
Strategic Highway Infrastructure Program · 29, 71, 73
Surface Transportation · 20
Sustainable Development Strategy · 31

T

Transportation of Dangerous Goods, Target 2010 · 51
Transportation Security · 52

W

Workforce Renewal · 58

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2003

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités.*

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2003

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante :
www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

N^o^ de catalogue BT31-4/14-2003
ISBN 0-660-62444-3

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada.* Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

En ce début de millénaire, l'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2003* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/02-03/guidance/gl-ld_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :
Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2003

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

Résumé **1**

Message du ministre **2**

1.0 Introduction à Transports Canada **3**

1.1 Qui nous sommes 3
1.2 Mandat législatif 3
1.3 Nos objectifs stratégiques 4
1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats 4
1.5 Nos partenaires 5

2.0 Contexte sociétal **7**

2.1 Répercussions des transports 7
2.2 Lien avec les priorités de l'État 8
2.3 Droit devant — Une vision pour les transports au Canada 9
2.3.1 Orientations stratégiques *10*
2.4 Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26) .. 12

3.0 Rendement du Ministère **14**

3.1 Contribution à nos objectifs stratégiques 14
3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats 15
3.3 Aperçu des dépenses du Ministère 17
3.4 Résultats en matière de rendement par orientation stratégique 19
3.4.1 Cadre du marché *19*
3.4.2 Infrastructures *27*
3.4.3 Protection de l'environnement *35*
3.4.4 Sécurité et sûreté *44*
3.4.5 Innovation et compétences *63*
3.5 Transports Canada – Le programme de gestion 66

4.0 Tableaux financiers **72**

5.0 Nos bureaux **96**

Index **97**

Résumé

Orientation stratégique	Points forts du rendement
Cadre du marché *(voir section 3.4.1)*	• Depuis plusieurs dizaines d'années, le réseau de transport a subi des transformations radicales, qui ont eu nombre de résultats positifs. Les gains de productivité dans le secteur des transports ont largement dépassé ceux de l'économie en général dans des proportions de deux pour un. • Les dépenses consacrées par le fédéral au secteur des transports accusent une tendance générale à la baisse.
Infrastructures *(voir section 3.4.2)*	• L'initiative de commercialisation des aéroports fédéraux connaît un succès retentissant. Les aéroports du Canada traitent près de 90 millions de passagers réguliers par an. Pour faire face à ce niveau d'activité, plus de 6 milliards $ de fonds privés ont été investis dans des projets d'immobilisations aéroportuaires depuis 1992. • À la fin mars 2003, Transports Canada s'était dessaisi de 448 de ses 549 ports d'origine, faisant réaliser aux contribuables canadiens des économies de plus de 122 millions $.
Protection de l'environnement *(voir section 3.4.3)*	• À la fin de 2002-2003, Transports Canada avait recensé 474 sites potentiellement contaminés, dont 447 ont fait l'objet d'une évaluation; 27 sont soupçonnés d'être contaminés. • L'an dernier, Transports Canada a procédé à 174 évaluations environnementales conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. • En 2002, 24 des 65 véhicules neufs achetés par Transports Canada étaient alimentés par des carburants de substitution.
Sécurité et Sûreté *(voir section 3.4.4)*	• En dépit d'une augmentation de la circulation, des planchers records d'accidents ont été enregistrés dans les secteurs du transport aérien et maritime (les plus bas taux annuels en 25 ans) et sur la route (le moins grand nombre de collisions ayant fait des victimes depuis plus de 50 ans). Dans le secteur du transport ferroviaire, les accidents déclarés ont poursuivi leur tendance à la baisse quinquennale.
Innovation et compétences *(voir section 3.4.5)*	• 30 millions $ sont consacrés aux systèmes de transport intelligents (STI), dont 4 millions $ ont été dépensés ou engagés dans des innovations STI. • Transports Canada s'emploie à moderniser les équipements et les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec).

Message du ministre

J'ai le plaisir de soumettre le *Rapport ministériel sur le rendement* de Transports Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2003.

L'an dernier a été à nouveau une année chargée pour le Ministère. Parmi ses principaux exploits, il faut mentionner *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, que j'ai eu la grande fierté de publier en février 2003. Ce document contient des recommandations de vaste portée pour que le Canada possède le meilleur réseau de transport qui soit au cours des dix prochaines années et au-delà, et prenne des mesures concrètes pour faire face aux défis immédiats auxquels est confronté le réseau de transport.

Comme vous le constaterez à la lecture de ce rapport, nous commençons déjà à voir des résultats concrets dans les principaux secteurs répertoriés dans *Droit devant*. Nous établissons des cadres qui favorisent une conjoncture propice à la concurrence, ce qui procure aux Canadiens un plus grand nombre de choix en matière de transport. Nous investissons dans des infrastructures pour réduire les encombrements et permettre au réseau de transport de satisfaire aux besoins accrus de l'économie.

Pendant ce temps, nous enregistrons d'intéressants progrès dans la mise en œuvre de notre deuxième Stratégie de développement durable, dont le but est d'atténuer les incidences que les transports ont sur l'environnement et sur notre qualité de vie. Et, grâce à une réglementation intelligente, à l'harmonisation et à la promotion d'une culture de la sécurité, et à un certain nombre d'initiatives visant à renforcer la sûreté, nous continuons d'avoir l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde. Ces résultats sont possibles dans une large mesure grâce à de nouvelles approches et technologies novatrices et aux compétences des travailleurs de ce qui est en passe de devenir un secteur de plus en plus axé sur le savoir.

Les transports nous touchent au quotidien, depuis le temps qu'il nous faut pour aller au travail jusqu'aux produits que nous trouvons sur les étalages de nos magasins, et ils ont de profondes répercussions sur l'économie et sur notre qualité de vie. C'est pourquoi j'encourage tous les Canadiens à s'investir tandis que nous continuons à donner corps à notre vision du meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens.

L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports

1.0 Introduction à Transports Canada

1.1 Qui nous sommes

Transports Canada a la responsabilité de donner suite aux politiques, aux programmes et aux objectifs établis par le gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de façon efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau viable à la fois sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes pour assurer un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement

1.2 Mandat législatif

Au Canada, tous les ordres de gouvernement sont responsables du réseau de transport national. L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se font conformément aux nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre rôle consiste à élaborer un cadre pertinent de politiques et de lois qui amélioreront la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la viabilité du réseau de transport canadien.

Pour obtenir une liste complète des lois administrées par Transports Canada, visitez notre site Web : www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm.

Voici quelques-unes des lois que nous administrons :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi sur la responsabilité en matière maritime*
- *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi de 1987 sur la sécurité des véhicules automobiles*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.

1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large éventail de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent des partenariats et la collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement soupesées et analysées pour concilier au mieux des intérêts opposés. De fait, les mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

Compte tenu de la complexité du programme national de transports, Transports Canada utilise une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au centre de la planification et des rapports du Ministère et sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Sur le plan organisationnel, le Ministère est divisé en quatre groupes à l'administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et en cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'administration centrale comprend également le groupe Communications, les Services juridiques, le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats définis dans les plans nationaux des secteurs de services.

Sur le plan fonctionnel, Transports Canada compte quatre secteurs d'activités dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir tableau ci-après). Les secteurs d'activités sont le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recoupent les organisations régionales pour favoriser la multimodalité qui est axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.

1.3 Nos objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.

1.4 Structure organisationnelle axée sur les résultats

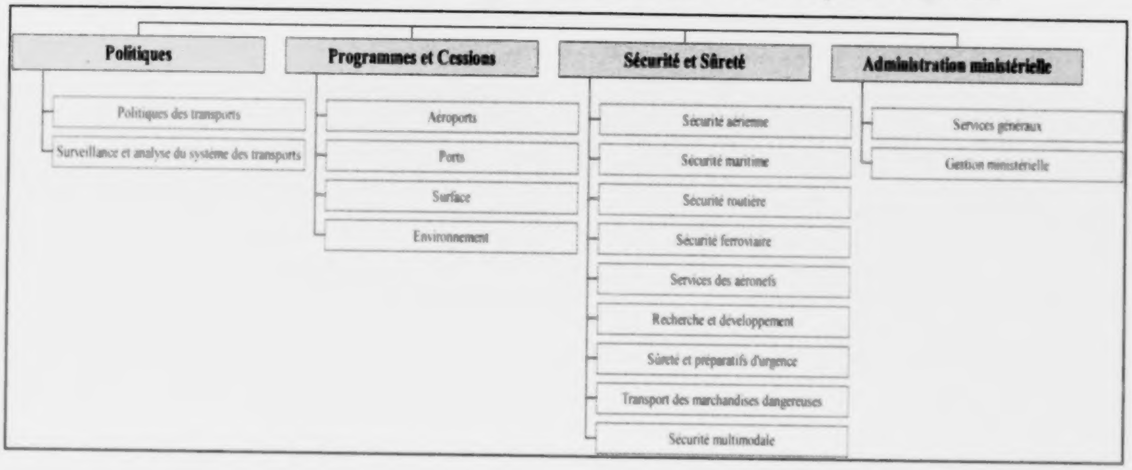
Aujourd'hui, la plupart des questions requièrent une approche multidisciplinaire qui tient compte d'un large éventail de facteurs liés à la sécurité, à l'économie et à l'environnement. De plus, la plupart des problèmes exigent des partenariats et la collaboration de nombreuses autorités publiques et de nombreux groupes d'intérêt. Les décisions doivent être soigneusement soupesées et analysées pour concilier au mieux des intérêts opposés. De fait, les mesures prises pour obtenir des résultats dans un secteur peuvent avoir de graves conséquences sur d'autres secteurs.

Compte tenu de la complexité du programme national de transports, Transports Canada utilise une méthode de gestion matricielle. La matrice définit les responsabilités de leadership sur les plans organisationnel et fonctionnel. Ainsi, les résultats sont au centre de la planification et des rapports du Ministère et sont obtenus d'une façon intégrée, où les différences régionales trouvent leur place.

Sur le plan organisationnel, le Ministère est divisé en quatre groupes à l'administration centrale dirigés par des sous-ministres adjoints et en cinq bureaux régionaux, dirigés par des directeurs généraux régionaux. L'administration centrale comprend également le groupe Communications, les Services juridiques, le cabinet du ministre et le bureau du sous-ministre. Les dirigeants sont responsables de la gestion de leur organisation et de la production des résultats définis dans les plans nationaux des secteurs de services.

Sur le plan fonctionnel, Transports Canada compte quatre secteurs d'activités dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir tableau ci-après). Les secteurs d'activités sont le reflet des programmes et des services du Ministère et pas exactement celui des axes organisationnels. Ils recoupent les organisations régionales pour favoriser la multimodalité qui est axée sur des stratégies et des résultats communs. Les secteurs d'activités et de services constituent des tribunes permettant d'établir les programmes, politiques et normes nationaux et d'assurer la direction fonctionnelle des bureaux régionaux qui ont été établis pour veiller à ce que la prestation des services se fasse le plus près possible des clients et des groupes d'intérêt.

Secteurs d'activités et secteurs de services de Transports Canada



1.5 Nos partenaires

Transports Canada collabore avec des centaines d'organismes concernés par les questions de transport.

Autres organismes fédéraux — dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport — Agriculture et Agroalimentaire Canada, Administration du pont Blue Water, Agence des douanes et du revenu du Canada, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Agence canadienne d'inspection des aliments, Commission canadienne de sûreté nucléaire, Service canadien du renseignement de sécurité, Office des transports du Canada, Tribunal de l'aviation civile, ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, Société des ports fédéraux Ltée, Pêches et Océans Canada, Santé Canada, Industrie Canada, Justice Canada, Ressources naturelles Canada, Gendarmerie royale du Canada, Solliciteur général du Canada et Bureau de la sécurité des transports ainsi que les administrations portuaires canadiennes et les administrations portuaires.

Administrations provinciales, territoriales et municipales — surtout en ce qui concerne l'entretien du réseau routier et la promotion de la sécurité routière, de même que le programme concernant le transport des marchandises dangereuses.

Entreprises du secteur des transports — qui comptent toutes sur l'application juste et équitable des règlements et sur l'élaboration de politiques visant à accroître l'efficacité du réseau de transport – Air Canada, Algoma Central Cooperation, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, Canadien Pacifique Limitée, Association canadienne des fabricants de matériels aéronautiques, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Canadian Steamship Lines, Association canadienne des constructeurs de véhicules, NAV CANADA, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, Upper Lakes Group Inc., VIA Rail et WestJet.

Organismes et associations — qui ont un intérêt direct dans les infrastructures de transport, le régime de réglementation et la sécurité — Association des administrations portuaires canadiennes, Association du transport aérien du Canada, Association des compagnies de chemin de fer régionales du Canada, Association québécoise de transport et des routes, Conseil canadien de la sécurité, Association canadienne des producteurs pétroliers, Conseil des aéroports du Canada, Association canadienne de l'autobus, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, Association canadienne des opérateurs de traversiers, Conseil consultatif maritime canadien, Association des armateurs canadiens, Alliance canadienne du camionnage, Association canadienne du transport urbain, Chambre de commerce maritime, Chamber of Shipping of British Columbia, Conseil des transporteurs maritimes, Fédération canadienne des municipalités, Motor Coach Canada, Opération Gareautrain, Association des chemins de fer du Canada, Fédération maritime du Canada, Association des transports du Canada, Comité consultatif sur les politiques générales relatives au transport des marchandises dangereuses, Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TMD, syndicats et associations de constructeurs automobiles.

Organismes internationaux — pour échanger des renseignements et harmoniser les règlements en matière de transport — Forum de coopération économique Asie-Pacifique, Autorités conjointes de l'aviation, Administrations des ponts internationaux, Organisation de l'aviation civile internationale, Organisation internationale du travail, Organisation maritime internationale, Organisation internationale de normalisation, Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord, National Highway Traffic Safety Administration, Society of Automotive Engineers, Organisation de coopération et de développement économiques, Sommet des Amériques, Comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, Forum mondial pour l'harmonisation de la réglementation automobile, Agence internationale de l'énergie atomique, U.S Department of Transportation, U.S. Federal Emergency Management Agency, U.S. Transportation Security Administration, Conférence européenne de l'aviation civile, et Association mondiale de la Route, pour ne nommer que ceux-ci.

2.0 Contexte sociétal

2.1 Répercussions des transports

Les transports jouent un rôle fondamental dans la vie quotidienne des Canadiens, aussi bien sur le plan social qu'économique. Nous dépendons de tous les modes de transport – c'est-à-dire des avions, des trains, des navires, des camions, des autobus et des véhicules motorisés privés - pour le transport des marchandises et pour nos déplacements. En outre, saviez-vous que :

- En 2002, les entreprises de transport sont intervenues pour 4 % du produit intérieur brut (PIB). Les investissements dans les transports ont représenté 3,3 % du PIB.
- En 2002, 41 % du PIB du Canada avait un rapport direct avec les exportations, dont la majeure partie sont des marchandises transportées entre le Canada et les marchés d'écoulement des États-Unis et du monde entier.
- Le commerce total de marchandises entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 565 milliards $ en 2002, soit environ 1,5 milliard $ par jour; 65 % de ces marchandises ont été acheminées par camion et 17 % par train.
- L'ensemble du commerce de marchandises du Canada avec tous les autres pays s'est chiffré à 745 milliards $ en 2002; 56 % de ces marchandises (417 milliards $) ont été acheminées par la route, 14 % (103 milliards $) par train, 14 % (102 milliards $) par bateau et 10 % (75 milliards $) par avion.
- La consommation totale d'énergie de l'économie canadienne a reculé de 0,4 % entre 2000 et 2001, alors que la demande d'énergie dans le secteur des transports, qui représente 34 % du total, a baissé de 1 %.
- Les dépenses touristiques au Canada se sont chiffrées à 51,8 milliards $ en 2002, dont 19,9 milliards $ dans le secteur des transports. Sur les sommes consacrées aux transports, plus de la moitié l'ont été aux voyages en avion et le tiers aux voyages en automobile.
- Le secteur des transports est la plus importante source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada, et représente 25 % du total. Sur les émissions de GES attribuables au secteur des transports en 2000, le transport routier compte pour près de 77 %, le transport aérien, 10,3 %, et les transports ferroviaire et maritime confondus, moins de 9,5 %.
- L'industrie aérospatiale canadienne emploie 90 000 personnes à travers tout le pays. Depuis 1990, le chiffre d'affaires de l'industrie aérospatiale canadienne a plus que doublé, atteignant 23,2 milliards $ en 2001, tandis que les recettes en 2001 ont dépassé de 14 % le cap des 20,3 milliards $ atteint en 2000.

🖳 Le rapport annuel *Les transports au Canada 2002* contient une mine de renseignements sur la situation du réseau de transport canadien. Vous pouvez le consulter sur le site Web du Ministère à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

2.2 Lien avec les priorités de l'État

Les transports contribuent à un certain nombre des grandes priorités de l'État, comme la gouverneure générale l'a annoncé dans le discours du Trône de 2002 :

Bâtir des villes concurrentielles et des communautés saines

Conscient du lien fondamental qui existe entre la prospérité économique et la qualité de vie, le gouvernement du Canada a pris l'engagement d'avoir des villes concurrentielles et des communautés saines, dont les transports sont un maillon vital. Étant donné que 80 % des Canadiens vivent aujourd'hui dans des centres urbains, nous sommes témoins d'une augmentation des volumes de la circulation et des répercussions que les encombrements qui en résultent peuvent avoir sur l'économie, l'environnement, la société et la sécurité. Des réseaux de transport efficaces et rentables, notamment des infrastructures et des transports publics modernes, revêtiront beaucoup d'importance pour le dynamisme futur de nos villes et de nos collectivités.

Bâtir un environnement sain et s'attaquer au défi du changement climatique

Depuis la ratification du Protocole de Kyoto, le gouvernement du Canada a fait du changement climatique une priorité nationale et s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2012. Le gouvernement collabore de près avec tous les Canadiens et la communauté mondiale pour relever ce défi. Les transports (qui sont la plus importante source d'émissions de GES au Canada, soit 25 % du total des émissions), contribuent à la solution aux problèmes posés par les changements climatiques, grâce à des technologies novatrices, des investissements stratégiques dans les infrastructures et des changements de comportements individuels.

Faire du Canada un aimant qui attire les talents et les investisseurs – un chef de file mondial incontesté de l'innovation et de l'apprentissage

En février 2002, le gouvernement du Canada a publié sa Stratégie en matière d'innovation, qui met au défi tous les secteurs de l'économie de devenir plus novateurs et de se doter d'effectifs hautement qualifiés capables de rivaliser avec les meilleurs sur les marchés mondiaux. Pour y parvenir, une partie de la stratégie cherche à améliorer nos performances en matière de recherche et développement et à trouver de nouveaux moyens de créer des connaissances et d'en assurer la transmission jusqu'aux marchés; de trouver des moyens de perfectionner, d'attirer et de retenir les esprits les plus brillants et les plus talentueux; et de trouver des moyens d'améliorer les politiques commerciales et réglementaires pour appuyer l'innovation. Les transports auront un rôle crucial à jouer

dans ce programme, sous deux rapports. En premier lieu, le secteur s'est éloigné du rôle traditionnel qui lui était imparti dans l'ancienne économie traditionnelle et il est à bien des égards fermement enchâssé dans la nouvelle économie de haute technologie. En deuxième lieu, étant donné que le secteur transporte pour plus de 1 billion $ de marchandises par an et emploie plus de 850 000 personnes, c'est incontestablement un grand catalyseur de l'économie. Si nous voulons que le pays réalise tout son potentiel en matière d'innovation (et que nous réussissions à attirer des investissements ou tout simplement à écouler de nouveaux produits sur les marchés), nous avons besoin d'un réseau de transport moderne et efficace, enraciné dans un effectif à la fois qualifié et innovant.

Protéger la sécurité et la sûreté des Canadiens

Le gouvernement du Canada a pris l'engagement de continuer à collaborer avec les intervenants pour garantir la sécurité et la sûreté des Canadiens, de rester vigilant et prêt à protéger les Canadiens contre les menaces nouvelles et de collaborer avec les États-Unis et d'autres protagonistes internationaux pour assurer nos besoins communs de sûreté. Tandis que nous nous remettons des effets catastrophiques des attaques terroristes du 11 septembre 2001, nous devons constamment veiller à ce que le réseau de transport soit à la fois sûr et sans danger, tout en conciliant ce besoin avec celui d'un réseau ouvert et efficace qui appuie nos échanges commerciaux et notre bien-être économique.

Toutes ces priorités gouvernementales se reflètent dans le nouveau document sur la vision des transports publié par le ministre des Transports en 2003. Les principes directeurs et les orientations stratégiques de ce document sont analysés dans la section 2.3 ci-après.

2.3 Droit devant — Une vision pour les transports au Canada

Le 25 février 2003, le ministre des Transports a publié *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. Ce document, qui est le fruit de nombreuses consultations, expose le cadre stratégique qui permettra au réseau de transport de répondre entièrement aux besoins économiques, sociaux et environnementaux au cours des dix prochaines années et au-delà.

Droit devant énonce la vision, le cadre stratégique et les principes qui orienteront les décisions du gouvernement du Canada dans le domaine des transports dans des secteurs aussi névralgiques que les politiques commerciales, les investissements dans les infrastructures stratégiques et les initiatives à l'appui des programmes de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, des villes concurrentielles et des communautés saines, des changements climatiques, ainsi que de l'innovation et des compétences.

La vision du gouvernement du Canada d'un réseau de transport durable repose sur les principes suivants :

- les niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour la vie humaine et les biens matériels, grâce à des normes et à des règlements axées sur le rendement, le cas échéant;
- le transport efficient des gens et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable – grâce à des marchés concurrentiels et à des interventions ciblées en matière de réglementation et de dépenses;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens – grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementale lors de la prise de décisions en matière de transport et à des interventions sélectives en matière de réglementation et de dépenses;
- des droits d'utilisation qui reflètent mieux le coût total des activités de transport et des décisions au sujet des infrastructures de transport qui répondent mieux aux besoins des utilisateurs – grâce à des modèles de gestion qui prévoient la participation des intervenants et la transparence;
- l'accessibilité raisonnable au réseau national de transport pour les personnes qui habitent dans les régions éloignées du Canada;
- l'accessibilité au réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes atteintes d'une déficience;
- la coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transport pour appuyer l'intermodalité et parvenir à la neutralité modale;
- des partenariats et l'intégration entre les gouvernements et avec le secteur privé pour établir un cadre stratégique des transports intégré et cohérent, tenant compte des compétences, des responsabilités et des rôles respectifs de tous les participants.

2.3.1 Orientations stratégiques

Les cinq orientations stratégiques exposées dans *Droit devant* sont décrites ci-dessous.

Cadre du marché

La concurrence du marché constitue le fondement du cadre présenté dans *Droit devant*. L'expérience démontre que la dépendance à l'égard des lois du marché a des retombées réelles et durables pour les contribuables, les utilisateurs, les collectivités et pour l'économie en général. La commercialisation et la privatisation ont démontré leur valeur, comme en témoignent la prospérité des aéroports et des ports, la Voie maritime du Saint-Laurent, les services de navigation aérienne et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. La productivité a progressé, en moyenne de 2,5 % par an dans les années 1990, et les coûts ont reculé, puisque les coûts annuels de transport ont baissé de plus de 13 milliards $ depuis vingt ans.

Misant sur de tels succès, le gouvernement se propose de peaufiner cette démarche stratégique pour encore plus stimuler la concurrence et l'efficacité là où cela est nécessaire, convaincu que le réseau de transport de demain doit demeurer essentiellement axé sur les forces du marché, le gouvernement fixant un cadre concurrentiel et n'intervenant qu'en dernier recours. Nous devons également repenser notre façon de

percevoir le réseau national de transport. Nous ne pouvons plus y voir une mosaïque de moyens de transport parallèles et concurrents, mais plutôt un seul réseau interdépendant qui relie les différentes régions du Canada les unes aux autres ainsi qu'aux marchés du reste du monde selon un mode intégré et continu.

Infrastructures

Depuis 1993, le gouvernement du Canada a investi plus de 8 milliards $ pour moderniser les infrastructures du pays, essentiellement dans le secteur des transports. Le gouvernement entend continuer d'investir dans les infrastructures stratégiques à l'appui de la compétitivité, de la croissance durable et de l'intermodalité, en particulier pour réduire les encombrements dans les villes et les embouteillages dans les couloirs commerciaux. Le gouvernement entend engager ces investissements avec le concours d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé. Cela englobera des initiatives pour répondre aux besoins en matière de transport urbain, comme les transports en commun, ainsi que les axes commerciaux et les corridors de passagers, tout en restant sensible aux besoins des régions rurales et éloignées.

Protection de l'environnement

Le gouvernement du Canada a pris l'engagement d'améliorer le rendement environnemental du secteur des transports. Ce dernier est censé assumer sa part des responsabilités qui permettront au Canada de s'acquitter de ses obligations internationales dans le domaine des changements climatiques. Avec le concours d'autres entités, le gouvernement continuera d'analyser les répercussions des transports sur l'environnement. Il fera la promotion du respect de l'environnement comme critère pour la planification des transports, trouvera des moyens de mettre en œuvre les obligations environnementales du Canada et freinera la pollution dans le secteur des transports, notamment en adoptant des véhicules de haute technologie, en utilisant des carburants moins polluants et en trouvant des moyens d'accroître l'efficacité du transport des marchandises.

Sécurité et sûreté

Doté de l'un des réseaux de transport les plus sûrs et sécuritaires du monde, le Canada entend maintenir sa position dominante. La sécurité et la sûreté demeureront les clés de voûte de la politique des transports du Canada. Un réseau de transport sûr et sécuritaire est un élément essentiel de l'engagement du gouvernement à vouloir protéger la santé et le bien-être de tous les Canadiens. C'est également un élément indispensable de la libre circulation des marchandises au Canada et avec nos partenaires commerciaux. Partant d'une position de force, nous avons amélioré notre réseau en prenant des mesures rapides et fructueuses après les événements tragiques du 11 septembre 2001 afin de renforcer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Nous poursuivrons ces efforts pour promouvoir une culture de la sécurité et de sûreté dans le milieu des transports.

Innovation et compétences

Pour donner corps à la vision énoncée dans *Droit devant*, nous aurons besoin d'un secteur éminemment novateur mû par un effectif hautement qualifié. Il existe dans le secteur des transports une forte demande d'employés possédant des compétences diverses et complexes, bien plus que celles que l'on assimile traditionnellement aux transports. Nous devons trouver le moyen de faire connaître aux gens les débouchés qui s'offrent dans ce secteur et les inciter à faire carrière dans ce domaine. Le secteur des transports doit renouveler son engagement envers les activités de recherche et développement par le biais de projets de R et D axés sur des partenariats. L'innovation dans le secteur des transports, notamment la conception de systèmes de transport intelligents, n'est pas seulement indispensable au maintien de sa propre croissance et compétitivité, mais elle contribuera à l'atteinte des priorités nationales comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la sécurité et la sûreté, et l'amélioration de la qualité de vie dans les villes.

Droit devant – Une vision pour les transports au Canada est disponible sur notre site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/sujet/droitdevant/menu.htm.

2.4 Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26)

En guise de première mesure pour respecter un certain nombre des engagements pris dans *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*, le gouvernement du Canada a introduit la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (projet de loi C-26), qui contient une série de modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), afin d'en affiner les dispositions. Les modifications proposées sont le fruit des nombreuses consultations menées avec l'industrie, les intervenants, les provinces et les territoires. Elles englobent des réponses à quantité de recommandations issues des rapports du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* et de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien.

Dans l'industrie du transport aérien, les modifications visent la transparence des annonces de tarifs aériens, l'amélioration de l'accès du public aux conditions et modalités qui se rattachent aux tarifs aériens, et une concurrence accrue sans que cela cause trop de difficultés aux transporteurs aériens. Les modifications s'appliquent à une disposition en vigueur qui confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'enquêter et de remédier aux tarifs déraisonnables et aux tarifs de fret sur les routes aériennes monopolistes au Canada, et de créer des conditions autorisant les transporteurs canadiens nouveaux et existants à prendre de l'expansion sur le marché national tout en protégeant l'intérêt du public.

Les modifications relatives au transport ferroviaire prévoient l'amélioration du régime de protection des expéditeurs pour les clients du transport ferroviaire, la résolution des problèmes de bruit, la modification des dispositions actuelles régissant l'abandon des voies de chemin de fer, l'amélioration du cadre stratégique des services ferroviaires

voyageurs, et la modification des conditions s'appliquant aux demandes d'arbitrage. Les modifications aboutiront également à un mécanisme d'approbation en ce qui concerne la construction ou la modification des ponts et des tunnels internationaux.

Le projet de loi C-26 prévoit également d'enchâsser l'engagement du gouvernement du Canada envers l'environnement dans la Politique nationale des transports énoncée dans la LTC pour démontrer clairement la nouvelle importance qu'il entend donner à l'avenir aux questions environnementales dans les politiques des transports du Canada. Enfin, le projet de loi portera création d'une nouvelle loi sur VIA Rail Canada pour que cette entreprise soit traitée sur le même pied que la plupart des autres sociétés d'État, vu qu'aucune loi distincte n'a été adoptée pour VIA Rail lors de sa création en 1977.

Bon nombre des principales initiatives abordées dans ce rapport font suite aux recommandations du Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* de 2001. Le comité a formulé des recommandations détaillées, ainsi que des exigences précises au sujet des mesures particulières à prendre. Le gouvernement du Canada a analysé les propositions et examiné les points de vue de tous les intervenants, notamment ceux d'autres gouvernements. Les conclusions qu'il en a tirées à l'issue de ces consultations se reflètent dans les mesures proposées.

- Pour d'autres précisions sur le projet de loi C-26, nous vous renvoyons à l'adresse Internet www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=F&Chamber=C&StartList=2&EndList=200&Session=11&List=toc&query=3360&Type=0&Scope=I&query_2=N

3.0 Rendement du Ministère

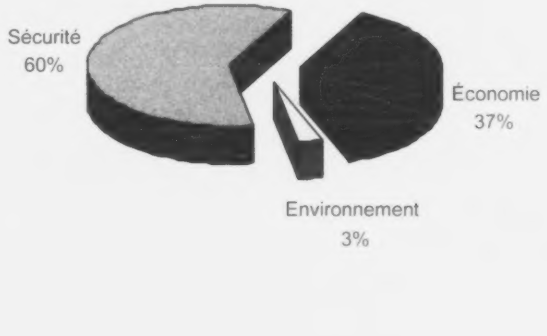
3.1 Contribution à nos objectifs stratégiques

Objectifs stratégiques de Transports Canada		
Établir des normes rigoureuses pour assurer la sûreté et la sécurité du réseau de transport	***Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada***	***Protéger l'environnement physique***
Dépenses nettes 2002-2003 par objectif stratégique[1]		
750 millions $	466 millions $	36 millions $

Orientations stratégiques ***Droit devant – Une vision pour les transports au Canada***		
Sécurité et sûreté *(voir section 3.4.4)*	**Cadre du marché** *(voir section 3.4.1)*	**Protection de l'environnement** *(voir section 3.4.3)*
	Infrastructures *(voir section 3.4.2)*	
	Innovation et compétences *(voir section 3.4.5)*	

[1] Les dépenses nettes de 2002-2003 sont liées aux objectifs stratégiques en fonction d'une évaluation raisonnable qui permet au lecteur de se faire une idée de l'ampleur des dépenses engagées pour obtenir des résultats. À noter que l'objectif économique tient compte des sociétés d'État.

Ressources par objectif stratégique



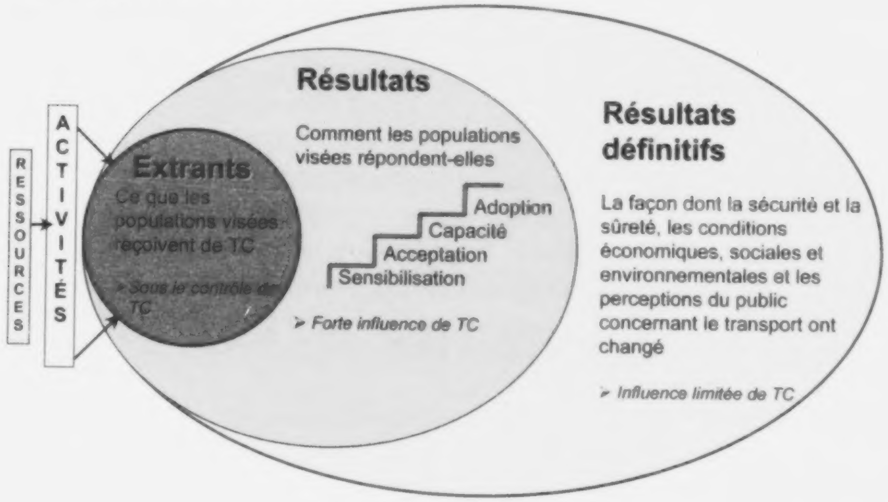
3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Transports Canada a adopté le modèle logique de rendement des sphères d'influence qui est illustré ci-dessous. Le rendement du Ministère est établi selon trois niveaux de résultats. Chaque niveau prend appui sur le précédent, à commencer par les activités et les résultats opérationnels et de gestion, pour en arriver aux résultats de niveau supérieur qui ont une incidence sur les Canadiens, en passant par les résultats touchant le comportement.

Grâce à l'établissement d'une chaîne de résultats qui explique la contribution du Ministère à ceux-ci, le modèle permet de régler la question des attributions. Étant donné que les objectifs stratégiques de Transports Canada (en matière de sécurité, d'économie et d'environnement) ne dépendent pas exclusivement de la volonté du Ministère, le modèle logique permet de déterminer les comportements clés sur lesquels le Ministère peut exercer une influence pour atteindre des résultats.

L'élaboration et le raffinenemt des mesures de rendement et des sources de données connexes sont considérés comme des travaux en cours, qui restent donc incomplets. Le cadre stratégique à long terme énoncé dans le document *Droit devant*, de même que les éventuelles modifications du Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR), émanant du Secrétariat du Conseil du Trésor, auront sans doute une incidence sur le régime de mesure du rendement actuellement en place à Transports Canada.

Modèle des sphères d'influence



3.2 Modèle de rendement fondé sur les résultats

Transports Canada [illegible]

[illegible]

[illegible]

Modèle des sphères d'influence

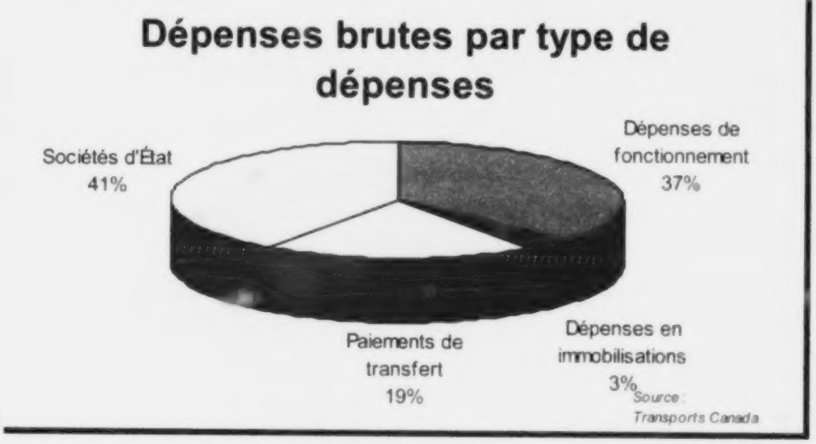
Le tableau qui suit illustre les résultats finals et propose un échantillon des indicateurs de rendement qui se rattachent à nos objectifs stratégiques.

Objectif stratégique	Résultat final	Indicateurs de progrès[1]
Assurer des normes rigoureuses pour assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport	• Protection de la vie humaine, de la santé, de l'environnement et des biens matériels. • Confiance élevée dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport.	• Baisse du taux d'accidents. • Hausse du taux de conformité. • Confiance élevée du public dans les déplacements. • Compréhension par les intervenants des avantages de la sécurité et des questions qui s'y rattachent. • Baisse des risques pour la sûreté. • Une collectivité réglementée engagée et bien renseignée.
Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada	Un réseau de transport intégré et intermodal : • efficace, rentable, viable, abordable et accessible; • réceptif aux besoins des utilisateurs et des collectivités; • concurrentiel et harmonisé à l'échelle nationale et internationale.	• Niveaux des services et des prix. • Rentabilité actuelle et prévue des éléments du réseau. • Dynamique des coûts opérationnels. • Coûts pour les contribuables. • Satisfaction des collectivités et des usagers à l'égard des prix et des services. • Retombées pour l'industrie et les consommateurs résultant d'une harmonisation accrue.
Protéger l'environnement physique	• Un réseau de transport écologiquement durable pour les Canadiens. • Baisse des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution attribuable au secteur des transports. • Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.	• Sensibilisation accrue du public aux impacts des activités de transport sur l'environnement. • Utilisation accrue de véhicules à haut rendement énergétique. • Baisse du nombre de véhicules-kilomètres annuels. • Baisse des émissions de GES et d'autres polluants atmosphériques provenant du secteur des transports.

[1] *Cette liste ne se veut pas une liste exhaustive de tous les indicateurs actuels et (ou) futurs.*

3.3 Aperçu des dépenses du Ministère

Les dépenses brutes de Transports Canada pour l'exercice 2002-2003 se sont chiffrées à 1,6 milliard $, comme l'illustre la figure ci-dessous.



La part la plus élevée des dépenses (environ 664 millions $ ou 41 %) a été consacrée aux sociétés d'État : l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a reçu 259 millions $, VIA Rail, 256 millions $, et le solde a été partagé entre Marine Atlantique SCC, la Queen's Quay West Corporation, la Corporation du Vieux-Port de Montréal Inc. et les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.

Les charges d'exploitation brutes ont représenté 37 % du total des dépenses, avec des dépenses de 602 millions $. Sur ce montant, 61 % ont été consacrés aux salaires des employés et aux avantages sociaux, alors que le solde a été consacré à d'autres frais comme les services professionnels d'informatique, la formation et l'éducation, et les voyages, l'entretien et les services publics. Près de 64 % des charges d'exploitation de Transports Canada ont été financées à même la collecte des recettes réutilisables.

Trois cent dix-sept millions de dollars, ou 19 %, ont été consacrés aux subventions et contributions (paiements de transfert). Parmi les postes les plus importants, il faut signaler :

- subvention de 49 millions $ pour l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland;
- contributions de 41 millions $ aux provinces pour améliorer le réseau routier;
- 32 millions $ au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires;
- 26 millions $ au Programme stratégique d'infrastructures routières – volet routier;
- 25 millions $ de contributions aux compagnies aériennes pour renforcer la sûreté de la porte donnant accès au poste de pilotage dans les aéronefs;
- subvention de 23 millions $ à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport des marchandises et des passagers par traversier;
- 22 millions $ au Fonds de cession des ports.

Les dépenses d'immobilisations de Transports Canada se sont élevées à 56 millions $, soit à peine 3 % des dépenses brutes totales, et ont porté sur divers projets d'entretien et d'environnement.

3.4 Résultats en matière de rendement par orientation stratégique

Transports Canada contribue à la réalisation de ses objectifs stratégiques en poursuivant les objectifs politiques et les orientations stratégiques énoncés dans le document publié récemment *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. C'est pourquoi les résultats en matière de rendement qui sont présentés dans ce rapport sont classés selon les cinq grandes orientations stratégiques de *Droit devant*.

- Cadre du marché,
- Infrastructures,
- Protection de l'environnement,
- Sécurité et sûreté,
- Innovation et compétences.

3.4.1 Cadre du marché

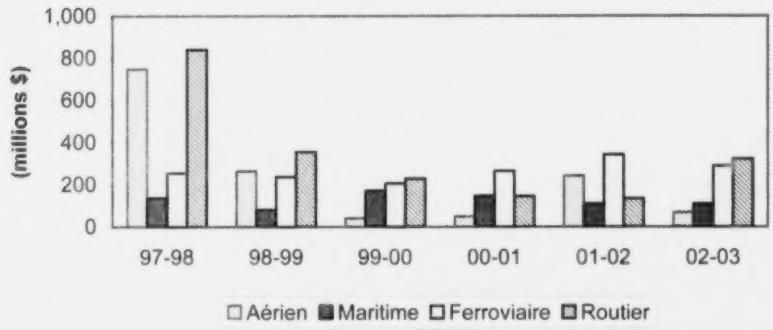
La politique des transports doit fournir des cadres de marché qui permettent aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

Pour contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada, Transports Canada estime que la politique des transports doit fournir les cadres de marché nécessaires qui permettront aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover, de rester concurrentiels et de servir le public.

Depuis vingt ans, le réseau des transports a connu une évolution radicale, et les changements survenus dans la politique des transports ont eu une foule de retombées positives. C'est ainsi que les gains de productivité dans le secteur des transports ont dépassé ceux de l'économie en général dans des proportions de deux pour un. Il en est résulté une baisse des coûts réels de 10 milliards $ pour les expéditeurs et les voyageurs. La privatisation et la commercialisation de bon nombre de nos principales infrastructures de transport ont été couronnées par une amélioration sans précédent de l'efficacité et de la disponibilité de capitaux pour agrandir et moderniser ces infrastructures. Depuis 1992, 6 milliards $ ont été investis dans les améliorations des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Quant aux administrations portuaires, elles prévoient investir près de 700 millions $ dans des projets d'immobilisations au cours des cinq prochaines années.

De plus, les dépenses consacrées par le gouvernement fédéral au réseau de transport accusent une tendance générale à la baisse. Les subventions directes, les subventions et les contributions ont reculé à 789 millions $ en 2002-2003, soit près de 120 millions $ de moins que l'année d'avant (voir figure 1).

Figure 1 : Subventions fédérales directes, subventions et contributions par mode, 1997-1998 à 2002-2003



Source : Les transports au Canada 2002, rapport annuel, TP 13198.

En même temps, en dépit de très nets progrès dans de nombreux secteurs, il faut reconnaître que l'année 2002-2003 a été difficile pour bien des segments du secteur des transports. Le trafic a diminué dans de nombreux segments, en particulier dans le secteur du transport aérien, qui continue de s'adapter aux nouveaux impératifs de sûreté résultant des attaques terroristes du 11 septembre 2001. Or, les entreprises affichent une très grande résilience, et Transports Canada a lancé un certain nombre d'initiatives pour contribuer au développement du secteur, lesquelles sont décrites ci-après.

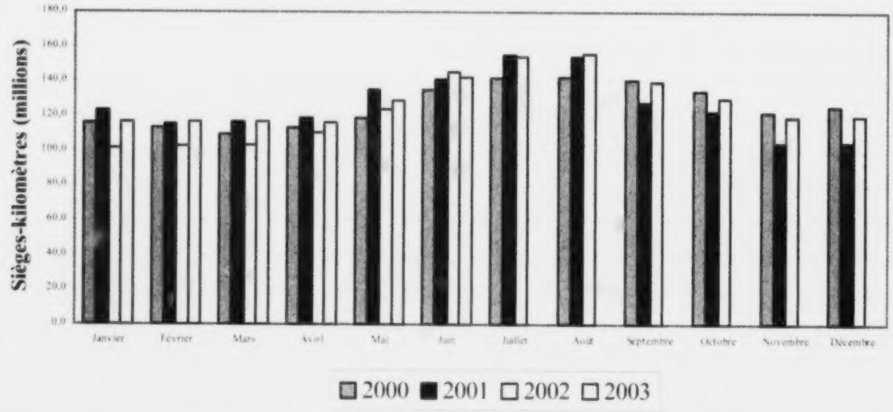
1. Industrie du transport aérien

L'industrie canadienne du transport aérien a continué de connaître de grandes fluctuations à la suite des événements du 11 septembre 2001, qui ont incontestablement eu de profondes répercussions en 2001 et 2002. L'état d'incertitude s'est aggravé au début de 2003 avec la guerre en Irak et l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) à Toronto. Le fléchissement du trafic qui a suivi a eu de graves conséquences sur la stabilité financière des compagnies aériennes du Canada et sur l'industrie du transport aérien en général. La baisse du trafic et des recettes, la hausse des prix du carburant, les coûts élevés et la concurrence acharnée des compagnies aériennes à faibles coûts ont forcé Air Canada à demander, en avril 2003, la protection contre ses créanciers en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*.

La figure 2 illustre les sièges-kilomètres quotidiens par mois dans le secteur du transport aérien intérieur en 2000-2003. Elle démontre l'impact profond des événements du 11 septembre 2001 sur le trafic intérieur, qui a connu un rétablissement régulier en 2002. Toutefois, les chiffres relatifs à juin 2003 révèlent

une baisse de 2 % de la capacité intérieure, laquelle est principalement attribuable à la restructuration du réseau d'Air Canada, même si, en général, d'autres transporteurs s'emparent de la capacité dont Air Canada s'est délestée.

Figure 2 : Sièges-kilomètres réguliers quotidiens
Secteur intérieur



Source : *Back Associates Official Airline Guide* et indicateurs des compagnies aériennes

Le 22 septembre 2001, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il verserait un dédommagement à court terme au titre de la responsabilité civile en cas de guerre et d'acte de terrorisme aux fournisseurs de services aériens essentiels, notamment aux compagnies aériennes, aux aéroports et à NAV CANADA. En juin 2002, la même offre a été faite aux nouveaux venus selon des conditions équivalant à celles qui existaient pour les exploitants de services aériens essentiels au Canada, afin de favoriser la diversification et de promouvoir la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette formule de dédommagement continue d'être en vigueur, pour des durées renouvelables de 60 jours, tandis que le gouvernement poursuit ses négociations avec les compagnies d'assurances internationales et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour trouver une solution plus stable à plus long terme. Le gouvernement a également progressivement réduit son programme de dédommagement des transporteurs aériens et des exploitants aériens spécialisés du Canada au titre de la fermeture de l'espace aérien qui a suivi les attaques terroristes du 11 septembre 2001. Les paiements se chiffrant à 99 millions $ ont pris fin en mai 2002.

L'emprise d'Air Canada sur le marché intérieur, qui a atteint 79 % de la capacité intérieure après la faillite de Canada 3000 en novembre 2001, a diminué depuis lors, atteignant 66 % en avril 2003. L'essentiel de la baisse de la part d'Air Canada est attribuable à l'expansion ininterrompue de WestJet, à la création d'un programme de vols d'affrètement intérieurs par Skyservice Airlines, à la réintroduction de vols dans le Canada atlantique par CanJet et au lancement d'une nouvelle compagnie aérienne,

Jetsgo. La part du marché intérieur d'Air Canada devrait encore baisser à mesure que de nouveaux venus et d'autres compagnies aériennes poursuivent leur expansion.

Dans le secteur du transport aérien international, les transporteurs canadiens et étrangers ont dû mener une chaude lutte, mais le trafic a retrouvé des niveaux plus normaux en 2002. Les routes internationales cependant, en particulier celles qui desservent l'Asie, ont été gravement touchées par l'épidémie de SRAS, qui a éclaté en février 2003. C'est ainsi que les voyages internationaux en avion ont diminué de 15 % et ont été inférieurs de 20 % par rapport à 2002, et que les compagnies aériennes ont déclaré une très nette baisse des réservations à l'avance pour les mois d'été. À cause de cela, Transports Canada prévoit aujourd'hui que la reprise du trafic (dans le secteur national et international) n'interviendra pas avant 2005 au plus tôt.

En septembre 2002, le ministre des Transports a publié le rapport final de l'observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, lequel contient des recommandations à long et à court terme en vertu desquelles le gouvernement du Canada est invité à promouvoir la santé et la compétitivité de l'industrie du transport aérien. L'observatrice avait été nommée après la prise de contrôle des Lignes aériennes Canadien International par Air Canada, afin d'analyser les répercussions de la restructuration de l'industrie du transport aérien sur les consommateurs canadiens, sur les collectivités urbaines, rurales et éloignées, sur les agents de voyages et les aéroports ainsi que sur les compagnies aériennes et leurs employés. Vous trouverez le rapport final en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/Politiqueaerienne/restructuration/Restructuration_des_transporteurs_aeriens.htm

En mai 2002, une nouvelle politique aérienne a été annoncée au sujet des vols réguliers internationaux, laquelle élimine le plafond de 300 000 voyages-passagers réguliers par an et autorise les transporteurs canadiens à demander un certificat d'exploitation de vols internationaux réguliers, quelle que soit la taille du marché du transport aérien. La nouvelle politique favorise la concurrence, l'innovation et la croissance dans l'industrie canadienne du transport aérien, et multiplie les options de voyages internationaux pour les consommateurs canadiens. En vertu de ce changement, en 2002, Air Transat a été désigné comme transporteur desservant le Portugal, la Belgique, les Pays-Bas, l'Irlande, l'Italie et la Pologne.

Le gouvernement s'est engagé à poursuivre la libéralisation progressive des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, en s'inspirant de l'accord « ciel ouvert » conclu entre le Canada et les États-Unis en 1995. En 2002-2003, le Canada a signé de nouveaux accords bilatéraux de transport aérien avec Hong Kong, la Suisse, l'Italie et la République tchèque, conférant une plus grande souplesse aux compagnies aériennes qui desservent ces marchés, ce qui devrait aboutir à une augmentation du nombre de vols pour les voyageurs et les expéditeurs.

En mai 2003, l'Accord canado-américain de précontrôle est entré en vigueur. Ce nouvel accord modernise le régime de précontrôle et il officialise le précontrôle à l'aéroport international de Vancouver afin de permettre aux compagnies aériennes du Canada de vendre des services mieux rationalisés aux passagers, notamment aux passagers étrangers. Cet accord pave également la voie à l'adoption de services de précontrôle en transit à Calgary, Montréal et Toronto, même si ces administrations aéroportuaires n'envisagent pas pour l'instant de mettre cet accord en vigueur.

2. Transport de surface

Comme l'illustre la figure 3, VIA Rail a transporté 3 981 000 voyageurs en 2002, soit plus que n'importe quelle année depuis 1988. Pendant ce temps, comme l'illustre la figure 4, elle a abaissé de 17 millions $ son besoin de subventions d'exploitation de l'État. Depuis 1990, VIA Rail compte de moins en moins sur l'aide de l'État pour son exploitation, l'année 2002 représentant la plus basse subvention versée jusqu'ici, soit de 153,7 millions $.

Figure 3 : VIA Rail - Nombre total de voyageurs transportés - 1990-2002

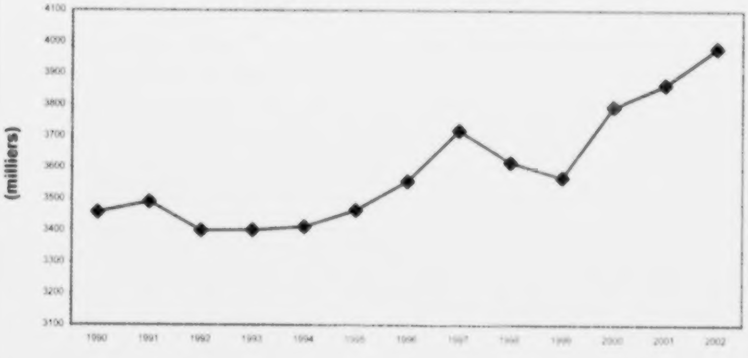
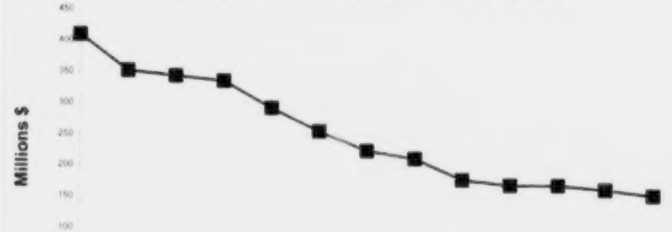


Figure 4 : Subventions d'exploitation de l'État versées à VIA Rail - 1990-2002



La modernisation des voies ferrées et des panneaux de signalisation entre Ottawa et Montréal a été parachevée à l'automne 2002, ce qui permet à VIA Rail d'offrir un service beaucoup plus rapide, réduisant de 25 minutes le temps de parcours le plus court qui est d'une heure et trente-cinq minutes. La société a également modernisé les gares et les installations pour les voyageurs à Moncton, Campbellton, Halifax, Kingston, Kitchener, Brantford, Prince George, Thomson et Jasper, et a construit de nouvelles gares à London et dans l'ouest d'Ottawa.

VIA Rail s'est portée acquéreur de 139 nouvelles voitures Renaissance en 2000, lesquelles sont en cours de modification pour en améliorer l'accessibilité et la sécurité, ce qui aura pour effet d'agrandir son parc d'un tiers. Les nouvelles voitures ont été mises en service sur la liaison de nuit entre Toronto et Montréal en juin 2002, et sur la liaison de jour entre Québec, Montréal et Ottawa en 2002. Les voitures entreront en service entre Montréal et Halifax durant l'été 2003. Dans le couloir Windsor–Québec, VIA Rail a terminé la remise à neuf des wagons VIA-1 pour répondre à la demande élevée et croissante de ce type de service, laquelle a augmenté de 10 % en 2002. VIA Rail a terminé la remise à neuf de cinq autorails diesel, utilisés sur des dessertes régionales et éloignées en Colombie-Britannique et dans le Nord de l'Ontario. VIA a également fait l'acquisition de cinq voitures spécialisées auprès de B.C. Rail pour les mettre en service dans l'Ouest du Canada.

Compte tenu des engagements pris en 2000, le gouvernement du Canada a recruté un surveillant indépendant chargé de rendre compte du rendement du système de manutention et de transport du grain. Le programme de surveillance permet aux intervenants de suivre le rendement du système et il fournit des renseignements cruciaux aux décisionnaires de l'État. Le rapport de 2001-2002, publié en avril 2003, contient des faits saillants au sujet :

- des améliorations du programme d'appel d'offres de la Commission canadienne du blé, qui a permis d'économiser 40,9 millions $ durant la campagne agricole 2001-2002;
- des gains d'efficacité des opérations portuaires, qui ont permis de réduire de 17 % le temps que les navires passent dans les ports de la côte Ouest, qui est aujourd'hui de 4,9 jours;
- de la poursuite de la rationalisation des silos, avec 500 silos primaires et de transformation en service dans l'Ouest du Canada, soit une baisse de 281 par rapport à l'année précédente.

Vous trouverez ce rapport en ligne à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/chemins_de_fer/surveillance/menu.htm.

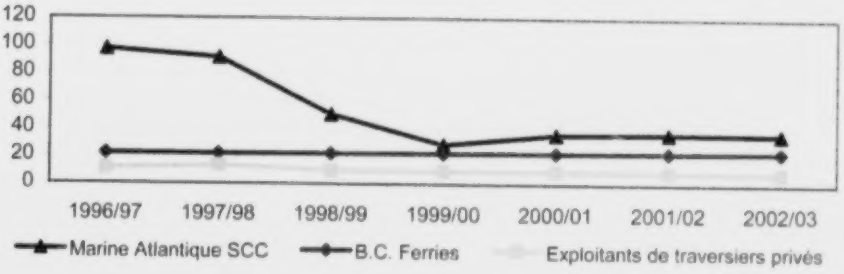
3. Transport maritime

La Politique maritime nationale (1995) a abouti à la rationalisation des programmes de traversiers tandis que le gouvernement mettait en place un cadre commercial

visant la prestation des services de transport maritime. Ce cadre confie davantage au secteur privé l'exploitation des services de traversier, ce qui s'est soldé par des économies et par une baisse des subventions. Étant donné qu'il est encore possible de réaliser d'autres économies, le gouvernement s'est engagé à étudier d'autres options visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité des services de traversier grâce à de nouvelles façons de faire des affaires.

La figure 5 témoigne du fait que les subventions versées à Marine Atlantique SCC, société d'État fédérale qui assure les services de traversier prescrits par la Constitution entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse, ont reculé à environ 36 millions $ en 2002-2003, alors qu'elles étaient de près de 100 millions $ en 1996-1997. Ces réductions ont pu se matérialiser du fait que certaines routes ont été commercialisées, cédées à Terre-Neuve-et-Labrador ou abandonnées après l'ouverture du pont de la Confédération. La figure 5 fait état également des subventions versées à divers exploitants de traversiers du secteur privé, notamment au Groupe CTMA Associés, à Northumberland Ferries Ltd. et à Bay Ferries Ltd. Elle révèle que les subventions du fédéral aux entreprises de traversiers privées dans le Canada atlantique ont quelque peu diminué durant la même période, essentiellement en raison de l'élimination progressive des subventions d'exploitation versées à Bay Ferries en 2000-2001 et des subventions d'immobilisations en 2002-2003. La B.C. Ferry Corporation continue de recevoir une subvention annuelle indexée.

Figure 5 : Subventions fédérales aux exploitants de traversiers 1996-1997 à 2002-2003 (millions $)



Source : Document d'orientation sur l'examen de la LMC, Transports Canada.

En septembre 2002, le Canada a signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile au titre des dégâts causés par la pollution des combustibles de soute. Cette nouvelle convention établit un régime de responsabilité et de dédommagement pour les déversements d'hydrocarbures transportés dans les soutes des navires; les régimes internationaux en vigueur ne visent pas les déversements des

navires en dehors des navires-citernes. La Convention fixe la responsabilité de l'armateur et stipule que l'armateur enregistré d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux qui effectue des voyages internationaux doit maintenir une assurance et d'autres sécurités financières en cas de déversements d'hydrocarbures provenant des soutes du navire.

4. Accessibilité

La politique des transports du gouvernement fédéral cherche à garantir l'accès au réseau national de transport sans obstacles abusifs aux personnes atteintes d'une déficience ou ayant des besoins spéciaux, comme les personnes âgées. En 2002-2003, Transports Canada a poursuivi le développement de son site Web Voyage accessible en renouvelant et en resserrant ses partenariats avec les provinces, les territoires et des organismes à but non lucratif. Cela a permis d'afficher d'importantes données sur le site au sujet des services de transport accessibles à l'échelle locale et régionale au Canada. Les statistiques indiquent que ce site reçoit actuellement en moyenne 1 350 visites par jour.

Une évaluation réalisée en 2001-2002 a révélé que le Code de pratique des autocaristes, qui a trait aux services accessibles, était peu connu des personnes âgées et des personnes ayant une déficience. C'est pourquoi, sous la direction de l'Association canadienne de l'autobus et avec la collaboration de compagnies d'autobus et de personnes ayant une déficience, Transports Canada a pris part à la conception d'une campagne publicitaire visant à sensibiliser les gens à ce code et à promouvoir et à améliorer les déplacements des personnes âgées et des personnes ayant une déficience.

3.4.2 Infrastructures

Il est essentiel d'assurer le niveau nécessaire d'investissement dans notre réseau de transport national dans un monde globalisé et une société de plus en plus urbanisée. Le gouvernement du Canada joue un rôle important dans l'établissement des conditions appropriées pour encourager les investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt public national et améliorent la qualité de vie de nos collectivités.

Le gouvernement du Canada a commercialisé de nombreux segments du réseau de transport, notamment la plupart des ports et des aéroports, et cette politique s'est révélée payante. Dans *Droit devant*, le gouvernement a réaffirmé sa volonté de maintenir un climat propice aux investissements dans les infrastructures. Il s'est également engagé à mener à bien la commercialisation et la cession des ports et des aéroports dans la mesure du possible, et à peaufiner les systèmes de régie auxquels sont assujetties les entités commercialisées. En outre, il a reconnu la nécessité d'investissements sélectifs et stratégiques soutenus à l'appui d'un réseau de transport efficace, sûr et écologiquement responsable.

1. Transport aérien

L'initiative de commercialisation des aéroports fédéraux a connu un succès incontestable. Les aéroports du Canada traitent près de 90 millions de passagers réguliers chaque année. Tous les jours, plus de 233 000 passagers transitent par les aéroports canadiens dans le cadre de voyages d'affaires et d'agrément. Pour faire face à ce niveau d'activité, plus de 6 milliards $ d'argent privé ont été investis dans les projets d'immobilisations aéroportuaires depuis 1992. Les résultats se passent d'explications : les aéroports créent chaque année pour 34 milliards $ d'activité économique globale; ils génèrent plus de 304 000 emplois au Canada, dont 143 000 dans les aéroports et 161 000 dans les collectivités locales; et ils génèrent près de 4 milliards $ d'avantages fiscaux.

Aéroports du Réseau national d'aéroports

À la fin mars 2003, Prince George (Colombie-Britannique) a été le dernier des 26 aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) à être cédé à des intérêts locaux. La cession de ces aéroports a permis aux collectivités d'assumer un plus grand contrôle de leurs aéroports, de réduire leurs coûts et d'attirer des types d'entreprises nouvelles et différentes. C'est ainsi que les installations aéroportuaires ont subi des améliorations, que les aéroports sont exploités selon des règles plus commerciales et que les services aux collectivités sont mieux adaptés aux besoins locaux. Transports Canada continue de réglementer la prestation sans danger d'installations et de services de navigation aérienne dans ces aéroports et dans d'autres aéroports du pays.

En mars 2003, le ministre des Transports a déposé le projet de Loi sur les aéroports du Canada, dont le but est de renforcer la responsabilisation par une transparence accrue et la divulgation de données en temps opportun. Ce projet de loi marque l'apogée de nombreuses études et de consultations avec les intervenants et constitue la réponse du gouvernement à de nombreuses recommandations visant une plus grande clarté des rôles et des responsabilités des principaux aéroports du Canada et du gouvernement fédéral. Vous trouverez en ligne des renseignements complémentaires sur le projet de Loi sur les aéroports du Canada à l'adresse www.parl.gc.ca/LEGISINFO/index.asp?Lang=E&query=3366&Session=11&List=toc .

Certains membres du milieu des aéroports et de l'aéronautique sont d'avis que le montant du loyer facturé aux aéroports du RNA menace leur rentabilité financière à long terme et a des répercussions sur d'autres secteurs de l'industrie du transport aérien. En revanche, le vérificateur général s'est dit d'avis, en octobre 2003, que le gouvernement du Canada ne percevait peut-être pas des loyers assez élevés. C'est pourquoi Transports Canada a entrepris un examen de la politique actuelle de loyer des aéroports loués du RNA afin d'en examiner les répercussions sur la rentabilité financière à la fois des aéroports et de l'industrie du transport aérien national, de déterminer l'optimisation pour les contribuables des actifs loués aux administrations aéroportuaires et d'établir si les cessions d'aéroports au Canada soutiennent la comparaison avec les initiatives du même genre prises à l'étranger. Des consultations ont été menées avec les intervenants pour s'assurer que la politique des loyers des aéroports conciliait les intérêts de toutes les entités concernées, notamment de l'industrie du transport aérien, des contribuables canadiens et du public voyageur.

En 2003, les administrations aéroportuaires de Toronto, Vancouver, Calgary, Montréal, Edmonton, Ottawa, Winnipeg, Halifax et Victoria paieront des loyers évalués à 250 millions $; sur ce total, les quatre premières administrations régleront 95 % de la note. À la fin de 2002, le gouvernement du Canada avait perçu un peu moins de 1,4 milliards $ auprès des administrations aéroportuaires cédées. Parmi les aéroports cédés, Québec, Thunder Bay, St. John's, Regina et Saskatoon devraient commencer à payer un loyer entre 2004 et 2006. L'aéroport de London devrait commencer à payer un loyer entre 2010 et 2014, et les autres aéroports du RNA devraient payer un loyer après 2016.

Afin de resserrer la surveillance du respect des baux par les aéroports du RNA, Transports Canada a adopté une méthode de surveillance plus rigoureuse et un traitement national plus uniforme tout en restant sensible aux conditions et modalités propres à chaque aéroport. Cette formule contribue également à déceler et à régler assez rapidement les questions et les problèmes de nature à la fois locale et nationale.

Aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports

En 2002-2003, les titres de propriété de deux aéroports ont été cédés, à savoir Rimouski et Rivière-du-Loup (Québec), ce qui a porté le nombre total d'aéroports cédés à 124 à la fin de mars 2003. Cela représente 90 % des aéroports hors RNA. Transports Canada continue d'exploiter 13 aéroports éloignés. Le Ministère a obtenu l'autorisation de prolonger le programme de cession des aéroports jusqu'en mars 2005.

En août 2002, le Ministère a terminé une évaluation du programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador, qui concerne 13 bandes d'atterrissage situées le long du littoral. Voici les principales constatations de cette évaluation :

- le programme conserve toute sa pertinence sous le rapport des priorités fédérales et ministérielles, répondant aux besoins essentiels des collectivités;
- le financement du programme rallonge la durée de vie des actifs aéroportuaires et permet de maintenir le niveau de sécurité;
- il n'y a actuellement aucune option rentable au programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador.

En vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), les aéroports peuvent demander le financement des projets d'immobilisations qui ont un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la baisse des charges d'exploitation. Pour être admissible, un aéroport doit traiter des vols passagers réguliers, satisfaire aux critères de certification des aéroports et ne pas appartenir au gouvernement du Canada. Les aéroports qui sont tenus de fournir des services d'intervention d'urgence aux aéronefs depuis l'adoption de nouveaux règlements sont eux aussi admissibles au financement des projets d'immobilisations qui répondent aux critères fixés. En 2002-2003, on a approuvé le financement de 52 projets dans 40 aéroports; les dépenses effectives totales du programme se sont chiffrées à 32,9 millions $. En prévision du renouvellement du PAIA, on procédera en 2003-2004 à une évaluation du programme.

Le Ministère a lancé une vérification de conformité de certains projets financés par le PAIA et entrepris entre 1997 et 2000. Sur l'ensemble des projets du PAIA analysés, et le demandeur et l'aéroport répondaient aux critères d'admissibilité prescrits. Les accords de contribution ont eux aussi respecté la politique régissant les ententes de partage des coûts. De plus, les bénéficiaires ont apporté la preuve de leur incapacité à financer les dépenses d'immobilisations prévues à même leurs recettes d'exploitation. La vérification a révélé que les éléments de certains projets étaient passibles d'améliorations, notamment la justification du projet et l'exhaustivité des documents.

2. Transport maritime

En mai 2002, le ministre des Transports a annoncé la mise sur pied d'un comité d'experts de quatre membres chargé de procéder à un examen de la *Loi maritime du Canada* (LMC) afin d'analyser les questions soulevées au sujet de sa mise en œuvre et d'évaluer le fonctionnement du secteur du transport maritime en vertu de ce nouveau régime. Cet examen a également donné l'occasion aux intervenants du Canada de faire part de leurs préoccupations au sujet de la sûreté maritime et de la compétitivité du secteur depuis que la conjoncture a radicalement changé le 11 septembre 2001. Le comité s'est rendu dans 11 villes de 7 provinces et a reçu plus de 140 mémoires par écrit; il déposera son rapport le 4 juin 2003. Vous trouverez d'autres renseignements sur l'examen de la *Loi maritime du Canada* à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm.

Transports Canada s'occupe de céder les titres de propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux et des lits portuaires à des intérêts provinciaux ou locaux. À la fin mars 2003, le Ministère s'était dessaisi de 448 de ses 549 ports d'origine, faisant économiser aux contribuables plus de 122 millions $ qui auraient été autrement consacrés à l'exploitation et à l'entretien de ces ports. La promesse du gouvernement de parachever le processus de cession a récemment été réitérée dans *Droit devant*. Le 31 mars 2003, à l'appui de cette promesse, le gouvernement a annoncé que le programme serait prolongé de trois ans. Les constatations faites à la suite des cessions initiales indiquent qu'en général, les ports cédés sont prospères et fonctionnent de manière plus efficace que lorsqu'ils étaient placés sous l'administration du gouvernement fédéral. Transports Canada est toujours propriétaire de 70 ports régionaux et locaux et de 31 ports désignés éloignés dont il assure l'exploitation.

En 2002-2003, Transports Canada a versé 22,4 millions $ provenant du Fonds de cession des ports (FCP) pour faciliter la cession de ses installations portuaires. En 2001, le Ministère a lancé une vérification du FCP pour déterminer l'efficacité du cadre de contrôle de gestion. La vérification a révélé que le programme dans son ensemble était bien géré et qu'il était conforme aux politiques et aux procédures établies. Cette constatation générale repose sur les faits suivants :

- chaque cession se caractérise visiblement par une grande prudence et toute la diligence voulue;
- les contributions sont étayées par la documentation nécessaire;
- on a recours aux services d'un expert indépendant pour qu'il aide le Ministère dans ses efforts de cession;
- il existe des analyses des mouvements de trésorerie qui permettent au Ministère de prendre des décisions avisées;
- la valeur des ports est calculée pour servir de fondement aux décisions avisées;
- les paiements ne sont versés qu'après la signature des ententes et la finalisation de la cession d'un port;

- les contrôles financiers et les processus qui s'y rattachent sont suffisants.

La vérification a révélé certains secteurs passibles d'améliorations, notamment :

- le partage des coûts des études de faisabilité;
- les contrôles pour affecter les contributions exclusivement aux postes admissibles;
- l'utilisation de la portion du Fonds réservée aux projets d'immobilisations;
- le mode de tenure des installations portuaires appartenant aux provinces;
- les dispositions régissant le remboursement des contributions.

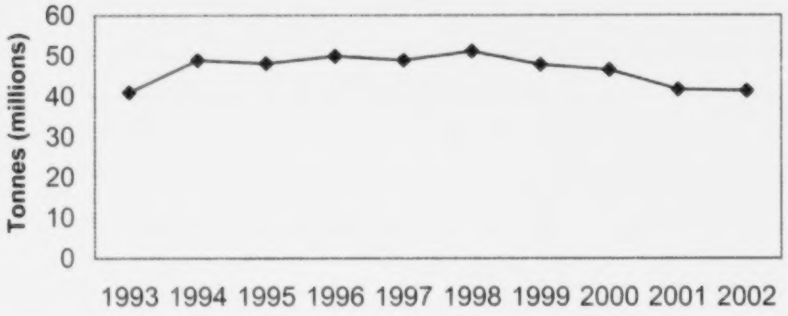
En vertu de la *Loi maritime du Canada*, 19 ports jugés essentiels à l'économie du Canada fonctionnent indépendamment du gouvernement fédéral comme administrations portuaires canadiennes (APC) gérées de manière autonome. Cela autorise une plus grande liberté commerciale et un délai plus court pour réagir aux débouchés commerciaux. Les usagers et les intérêts locaux jouent aujourd'hui un rôle plus important dans l'exploitation quotidienne des ports et dans leur orientation et leur développement futurs. En vertu du nouveau cadre d'exploitation, les administrations portuaires ont réussi à rehausser la concurrence et à créer une plus grande efficacité dans le secteur du transport maritime. En 2001, les APC ont manutentionné près de 56 % du volume total des marchandises qui transitent par les ports canadiens. Entre 2002 et 2006, on envisage d'investir environ 698 millions $, dont 73 % dans les ports de Vancouver, Montréal et Halifax.

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), qui exploite et entretient les paramètres navigationnels de la portion canadienne de la Voie maritime, a réussi à lui donner une vocation plus commerciale. Elle a respecté ou même dépassé les cibles des coûts pour l'exploitation et le renouvellement des actifs, et a préparé un nouveau plan d'activités quinquennal pour 2003-2008, qui prévoit une hausse de 36 % des dépenses au titre du renouvellement des actifs. Les déficits d'exploitation au cours des cinq premières années ont été comblés à même les fonds de réserve que possède la CGVMSL. On s'attend à ce que les fonds de réserve suffisent à combler les déficits d'exploitation au cours des deux ou trois prochaines années, après quoi ces mêmes déficits seront comblés à même les crédits de l'État.

En dépit du succès de son cadre de gestion, la Voie maritime se heurte à des difficultés attribuables à la densité du trafic. Comme l'illustre la figure 6, le trafic est à la baisse depuis 1998. Il y a eu un net recul supérieur à 10 % entre 2000 et 2001, attribuable essentiellement au ralentissement de l'activité économique; le trafic en 2002 n'a pas changé par rapport à 2001. En mars 2002, Transports Canada a signé une entente avec la Société immobilière du Canada (SIC) en vue de céder 177 propriétés excédentaires de la Voie maritime et, à cette fin, 34 propriétés ont été vendues à la SIC pour qu'elle en effectue la vente. En prévision de la signature de cette entente, le Ministère a procédé à un contrôle préalable du plan prévu de

renouvellement des actifs et en a déduit que le plan permettrait de préserver l'inventaire des actifs de la Voie maritime comme élément viable, efficace, sûr et fiable des infrastructures de transport du Canada.

Figure 6 : Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent - Tonnes de marchandises



Le projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto est un projet d'une valeur de 1,5 milliard $ dont les coûts sont assumés à parts égales par le gouvernement du Canada, la province d'Ontario et la ville de Toronto en vue de réaménager le secteur riverain de Toronto. C'est Transports Canada qui gère l'initiative, notamment en lui allouant 500 millions $ de crédits fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral, et qui collabore avec d'autres ordres de gouvernement et la Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC) au règlement des questions complexes comme l'assainissement du sous-sol, la construction de nouvelles routes et services publics, l'emplacement des parcs futurs et la poursuite des activités portuaires. En mai 2002, la TWRC a été maintenue comme société indépendante sans capital social dotée de sa propre législation. Cet important jalon confère à la TWRC les pouvoirs et les fonds dont elle a besoin pour mettre en œuvre une stratégie de revitalisation complète.

3. Transport de surface

Le gouvernement du Canada collabore avec les provinces et les territoires à la détermination des tronçons du réseau routier national qui, en raison de l'augmentation de la circulation et des échanges commerciaux, réclament une attention immédiate. Dans son budget de 2000, le gouvernement a pris l'engagement de redresser l'économie et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens en investissant jusqu'à 600 millions $ sur quatre ans dans les infrastructures routières du Canada. En avril 2001, le ministre des Transports a annoncé le Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR), qui comporte un volet de construction routière de 500 millions $ et un volet de 100 millions $ visant l'intégration du réseau national, dont 65 millions $ sont réservés aux frontières internationales en vertu des

Initiatives de transport aux passages frontaliers (ITPF) du Canada, 5 millions $ à la planification des transports et aux études sur l'intégration modale et 30 millions $ aux initiatives STI.

En vertu du volet construction routière du PSIR, on a établi une formule de répartition afin d'allouer les fonds aux provinces et aux territoires. La formule prévoit un minimum de 4 millions $ par juridiction plus une part en fonction de la population et d'un ratio de partage des coûts moitié-moitié. Le financement est subordonné aux résultats d'une évaluation environnementale qui doit satisfaire aux prescriptions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Transports Canada débloquera environ 209 millions $ pour améliorer le réseau routier et les postes frontaliers; 12 des 13 accords de contribution ont été signés à cette fin (l'Ontario n'avait pas encore signé au moment de l'impression). Au mois d'avril 2003, 38 projets avaient été approuvés pour une valeur totale de 395 millions $ (dont 168 millions $ de crédits fédéraux).

En vertu des ITPF, le gouvernement prend part à un certain nombre d'initiatives se rattachant au poste frontalier commercial le plus achalandé du Canada, celui de Windsor (Ontario). Ces initiatives visent à remédier aux encombrements de la circulation dans les rues de Windsor qui sont attribuables à la forte densité de la circulation et aux retards enregistrés à la frontière à cause des inspections :

- une étude de planification lancée par le Ontario-Michigan Border Transportation Partnership a déterminé cinq éventuels couloirs pour un passage frontalier nouveau ou amélioré qui facilitera l'écoulement de la circulation à long terme;

- en juillet 2002, Transports Canada et le gouvernement de l'Ontario ont annoncé un investissement conjoint (selon un partage moitié-moitié) de 880 000 $ pour améliorer immédiatement la gestion de la circulation le long du chemin Huron Church, qui est la principale voie d'accès au pont Ambassador.

Pour accélérer le franchissement des frontières du Canada, le gouvernement a annoncé dans son budget de 2001 son intention de débloquer 600 millions $ pour les projets frontaliers dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF). Ce programme, placé sous l'égide du ministre responsable des Infrastructures, est mis en œuvre avec le concours des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, d'instituts universitaires et de recherche et de partenaires des secteurs public et privé des deux côtés de la frontière afin de faire partie intégrante du *Plan d'action pour une frontière intelligente*. Transports Canada collabore de près avec Infrastructure Canada au recensement des projets qui se prêtent à une contribution du fédéral en vertu du FIF. En mars 2003, les projets suivants avaient été annoncés :

- jusqu'à 150 millions $ sur cinq ans pour moderniser les infrastructures existantes le long des voies d'accès situées en Ontario au poste frontalier Windsor–Detroit;

- 90 millions $ en Colombie-Britannique pour améliorer l'accès aux postes frontaliers de Douglas, Pacific Highway et Huntington;
- 5 millions $ en Saskatchewan pour remettre en état la route 39, à proximité du poste frontalier de North Portal.

Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), annoncé dans le budget de 2001, prévoit 2 milliards $ au titre d'importantes infrastructures de transport, notamment les routes, les voies ferrées et les transports locaux. Transports Canada a collaboré de près avec Infrastructure Canada à la détermination des projets qui se prêtent à la construction d'infrastructures de transport. Au nombre des projets annoncés en 2002-2003 dont la part fédérale de financement est connue, il faut signaler :

- jusqu'à 200 millions $ pour l'élargissement à quatre voies de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick;
- 150 millions $ pour parachever l'autoroute 30 au sud de Montréal;
- 262,5 millions $ pour l'élargissement à quatre voies de la route 175 au Québec;
- 435 millions $ pour améliorer les réseaux de GO Transit et des transports en commun de la région de York;
- 62,5 millions $ pour remplacer le pont 10-Mile (Park) et construire sur 5 km une nouvelle autoroute à quatre voies à Kicking Horse Pass en Colombie-Britannique;
- 65 millions $ pour l'élargissement à quatre voies de certaines routes en Saskatchewan.

Transports Canada verse une subvention annuelle régulière d'environ 33 millions $ pour l'exploitation et l'entretien des ponts de la région de Montréal qui enjambent la Voie maritime. Ces ponts revêtent une importance névralgique pour l'économie de Montréal et offrent un lien commercial clé vers le Canada atlantique, entre le Québec et l'Ontario et les marchés des États-Unis. Depuis deux ans, Transports Canada a versé 125 millions $ pour la réfection du tablier du pont Jacques-Cartier. De plus, Transports Canada verse une subvention annuelle de 48 millions $ (qui est indexée sur l'indice des prix à la consommation) au titre de l'exploitation du pont de la Confédération, afin de respecter l'obligation constitutionnelle du Canada à l'égard de l'Île-du-Prince-Édouard.

3.4.3 Protection de l'environnement

En raison de l'importance vitale que revêtent les transports, il nous faut des politiques qui tiennent compte des objectifs d'efficience économique, de sécurité, de sûreté et de responsabilité environnementale. Les impacts des transports sur l'environnement peuvent être lourds de conséquences sur la santé publique et la qualité de vie.

Les Canadiens savent depuis longtemps qu'un excellent réseau de transport revêt une importance cruciale pour le bien-être de la société et de l'économie. La difficulté consiste à concilier ce besoin avec les répercussions des activités de transport sur l'environnement, comme les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la disparition de terres agricoles et d'habitats fauniques. Tandis que l'économie et la population du Canada croissent, il en va de même de la demande de transport, ce qui multiplie les risques d'impacts sur l'environnement.

Pour promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada continue d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes qui visent le développement durable et qui favorisent un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et écologiquement durable. Pour que cette vision se concrétise, le Ministère doit résoudre un certain nombre de difficultés, notamment protéger l'environnement physique et façonner le programme des transports pour les années à venir. Étant donné que les transports durables sont une responsabilité partagée, Transports Canada collabore avec des organismes gouvernementaux, d'autres ordres de gouvernement, le secteur privé et d'autres intervenants nationaux et internationaux et le public au lancement de ces initiatives.

Quantité de facteurs qui ne dépendent pas directement de la volonté de Transports Canada ont un impact sur la durabilité du réseau de transport et sur les émissions de GES du secteur des transports. Le nombre de véhicules de tourisme et de véhicules commerciaux ne cesse d'augmenter sur les routes. Les transports continuent d'être la principale source d'émissions de GES. À défaut de prendre de nouvelles mesures, les émissions de GES du secteur des transports devraient être supérieures de 32 % au niveau de 1990 d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020. En dépit de ces difficultés, on a enregistré des progrès dans l'atteinte des objectifs environnementaux à long terme du Ministère.

La Stratégie de développement durable (SDD) 2001-2003 de Transports Canada est le principal document qui oriente les initiatives de développement durable du Ministère depuis qu'elle a été déposée en février 2001. La SDD fait état de sept défis, notamment d'engagements, de cibles et de mesures du rendement. Dans le document *Droit devant*, Transports Canada se concentre visiblement sur les questions d'environnement et prévoit des mesures pour promouvoir les véhicules et les carburants moins polluants, accroître l'utilisation des moyens de transport de remplacement pour les déplacements des voyageurs et assurer le transport plus efficace des marchandises, à l'appui du plan du

gouvernement sur le changement climatique. Compte tenu de la nouvelle importance attachée aux questions environnementales dans les futures politiques de transport du Canada, le gouvernement a introduit des modifications législatives afin d'enchâsser son engagement envers la responsabilité environnementale dans la Politique nationale des transports qui est exposée dans la *Loi sur les transports au Canada*.

Le Ministère s'occupe aujourd'hui d'actualiser sa SDD pour la présenter au Parlement d'ici décembre 2003. Dans le cadre de ce processus, il a révisé le cadre de gestion de la Stratégie 2001-2003 pour déterminer dans quelle mesure les buts, les objectifs et les cibles ont été atteints. Cet examen a révélé que près de 80 % des engagements de la SDD et plus de 70 % des cibles avaient été atteints ou suivaient leur trajectoire.

🖳 Pour d'autres précisions sur la réalisation des engagements, des objectifs et des cibles de la SDD, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

🖳 Vous trouverez l'Examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sommaire03/menu.htm

On trouvera ci-après un aperçu des principaux résultats environnementaux atteints par Transports Canada, structurés selon les défis énoncés dans la SDD 2001-2003. Les résultats dont il est fait état n'appartiennent pas tous aux cibles de la SDD, mais ils sont mentionnés car ils contribuent à la vision des transports durables de Transports Canada.

1. Améliorer l'éducation et la sensibilisation au transport durable

Pour que les Canadiens opèrent des choix de transport écologiquement plus durables (p. ex. transport actif, transports en commun, covoiturage), ils doivent commencer par prendre conscience des défis que les transports présentent pour l'environnement et des moyens d'y remédier. La SDD englobe le programme Sur la route du transport durable (SRTD), qui est une initiative ministérielle essentielle visant à sensibiliser les gens à la question des transports durables. En octobre 2002, Transports Canada a annoncé le déblocage de 355 000 $ pour la réalisation de 13 projets de transport durable dans le cadre du programme SRTD.

On trouvera ci-après une description de certains des résultats atteints dans le cadre des projets SRTD, en particulier ceux qui ont un rapport avec la sensibilisation accrue, les changements d'attitude et les répercussions sur l'environnement :

- Un projet expérimental mené par la Alberta Clean Air Strategic Alliance en vue d'évaluer l'efficacité des filtres à particules diesel (FPD) durant les mois d'hiver au Canada se déroulera à bord de deux autobus remis en état à Edmonton entre janvier 2003 et février 2004. Les résultats de ce projet seront portés à la

connaissance des municipalités de tout le Canada de même que de l'industrie des transports. On espère que cette étude révélera que l'utilisation de FPD peut aboutir à une réduction d'au moins 50 % des émissions de particules, de HC et de CO dans le cadre de tous les essais.

- Le projet national des Champions de l'air pur vise à réduire la pollution atmosphérique grâce à des présentations faisant la promotion des transports actifs et des transports en commun par les athlètes participants. À ce jour, plus de 1 500 éducateurs et 45 000 jeunes ont reçu des pochettes d'éducation par le courrier.

Pour de plus amples informations sur le programme SRTD, visitez l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/srtd/menu.htm.

En 2002, Transports Canada a publié un guide intitulé *Options pour les navetteurs : Guide complet à l'intention des employeurs canadiens*. Ce guide contient une mine d'informations et d'exemples émanant de tout le Canada dont le but est d'aider les employeurs canadiens à concevoir des programmes de gestion de la demande en transport. Vous trouverez d'autres précisions à ce sujet à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/navetteur/menu.htm.

En juin 2002, Transports Canada, Environnement Canada, le Conseil du Trésor du Canada et Ressources naturelles Canada ont annoncé le lancement d'un projet pilote d'un an pour permettre aux employés du gouvernement du Canada qui travaillent dans quatre ministères de la Région de la capitale nationale d'acheter une carte de transport en commun annuelle au moyen de retenues à la source. Ce projet devrait inciter les fonctionnaires fédéraux à participer à la stratégie du gouvernement visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. À ce jour, près de 422 employés de Transports Canada se sont prévalus de ce programme.

Autres progrès réalisés par le Ministère :

- Conçu avec la collaboration de la Fédération canadienne des municipalités, de Santé Canada et d'Environnement Canada, *En marche sans moteur : Guide pour la communauté du transport actif* est un guide sur la mise en œuvre et la promotion des transports actifs, comme la marche, la bicyclette et le patin à roues alignées, dans les collectivités canadiennes.

- Le Ministère a sensibilisé ses employés aux transports durables grâce à des ateliers, des cours, des séances d'information, des bulletins, des kiosques et des activités, comme la Semaine de l'environnement.

2. Concevoir des outils pour prendre des décisions plus avisées

L'Évaluation environnementale stratégique (EES) est un processus systématique d'évaluation environnementale pour les politiques, plans ou programmes proposés, dont le but est de permettre au Ministère de prendre des décisions plus avisées qui reflètent fidèlement les objectifs de la durabilité de l'environnement et des transports. Depuis que la politique d'EES a été approuvée en mars 2001, Transports Canada a organisé cinq séances de formation auxquelles ont participé une centaine d'employés, ce qui a eu pour effet de les sensibiliser à la politique et d'améliorer leur capacité à mener les évaluations. Vous trouverez d'autres précisions à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/evaluationenvironnementale/menu.htm.

Avec le concours de plusieurs autres ministères fédéraux, Transports Canada a parrainé les efforts du Centre pour un transport durable afin d'établir un ensemble initial d'indicateurs qui pourront servir à évaluer les progrès réalisés en matière de transport durable au Canada. Un rapport final sur les *Indicateurs de rendement des transports durables* a été préparé et publié en décembre 2002. Ce rapport est un premier pas dans la tâche difficile qui consiste à mesurer la durabilité, et d'autres travaux seront nécessaires. Vous trouverez d'autres précisions sur le projet des indicateurs à l'adresse www.cstctd.org/CSTprojetsaucourant.htm.

3. Promouvoir l'adoption de technologies de transport durable

Grâce à un programme de véhicules à technologies de pointe (VHT), Transports Canada a favorisé l'introduction et l'utilisation des véhicules à technologies de pointe et sensibilisé le public aux VHT par des inspections, des essais de véhicules et des campagnes de sensibilisation. En 2002-2003, le Ministère a testé 65 véhicules VHT, procédé à 91 évaluations de véhicules et organisé 41 séances de sensibilisation du public. On estime qu'à la fin de l'exercice financier, 3,8 millions de Canadiens avaient été sensibilisés aux VHT grâce à un programme exhaustif d'articles publiés dans les médias imprimés, d'émissions à la télévision, à la radio, sur Internet et à d'importantes activités comme des salons de l'auto, des conférences et d'autres fonctions publiques.

Le Programme de véhicules à technologies de pointe collabore avec les constructeurs de véhicules neufs à technologies de pointe à la détermination des prescriptions de certification qui entravent l'accès de ces véhicules au marché canadien et s'efforce de déterminer si ces prescriptions peuvent être modifiées de manière à ne pas compromettre la sécurité. On s'attend à ce que, grâce à ce programme, un certain nombre de nouveaux modèles de voitures extrêmement efficaces sur le plan de la consommation en carburant soient bientôt mis en vente sur le marché canadien. Visitez le site Web sur les VHT à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vtppgm/menu.htm.

Transports Canada collabore également de près avec Ressources naturelles Canada à la création d'un programme de véhicules écologiques, dans le cadre duquel d'importants progrès ont été réalisés dans les domaines suivants :

- établissement des fondations pour la création d'un concept de véhicule écologique, et détermination des meilleurs véhicules « écologiques » en vente au Canada;
- fourniture de renseignements pour étoffer les connaissances et promouvoir les changements d'attitude en ce qui concerne l'entretien des véhicules et les habitudes de conduite;
- conception de campagnes en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre (p. ex. campagne contre l'habitude qui consiste à laisser tourner le moteur au ralenti, campagne sur la pression des pneus);
- construction d'un site Web qui reliera les données sur les transports émanant de divers intervenants au Canada.

Au cours des recherches préliminaires sur le concept de véhicule écologique, on a établi qu'il fallait plus de données sur les émissions. Cela a entraîné un retard dans l'évolution du concept de véhicule écologique. Transports Canada collabore à la fois avec Ressources naturelles Canada et Environnement Canada pour tenter de régler cette question.

L'an dernier, le Centre de développement des transports du Ministère a poursuivi ses activités de recherche et développement (R et D) en vue de promouvoir un réseau de transport durable qui soit accessible, rentable et écologiquement durable. 🖳 On trouvera des renseignements sur les projets de R et D à l'adresse www.tc.gc.ca/cdt/menu.htm

4. Améliorer la gestion de l'environnement en ce qui concerne les activités et les terres de Transports Canada

Un des défis qui se posent à Transport Canada consiste à améliorer les propres pratiques environnementales du Ministère et à prendre des mesures afin d'atténuer les impacts de ses activités sur l'environnement. C'est à cette fin que le Système de gestion de l'environnement (SGE) gère les activités environnementales sur les sites qui appartiennent ou sont exploités par Transports Canada. En 2002-2003, le manuel SGE du Ministère a été actualisé et réécrit pour être accessible sur le Web de sorte que les employés peuvent aujourd'hui visionner le document sur Internet et avoir accès aux données d'actualité les plus récentes. Ce manuel révisé délimite clairement les rôles et les responsabilités des employés de Transports Canada et il sert d'outil de référence aux régions du Ministère tandis que celles-ci s'emploient à actualiser leurs propres documents régionaux sur le SGE. 🖳 Pour d'autres précisions sur le SGE, nous vous renvoyons au rapport annuel à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sge/menu.htm.

Transports Canada s'est fixé une cible pour son parc de véhicules : 50 % des véhicules achetés entre 2001 et 2003 doivent être des véhicules peu polluants. Depuis 2001, 38 % des véhicules achetés par Transports Canada sont des véhicules peu polluants, ce qui comprend des véhicules hybrides, des véhicules convertis au gaz naturel et des véhicules roulant avec un mélange d'essence et d'éthanol.

Transports Canada a pris l'engagement de gérer ses sites contaminés de manière responsable. Grâce à son programme de gestion des sites contaminés, tous les sites contaminés du Ministère sont recensés, classés, gérés et enregistrés de manière uniforme. En 2002-2003, Transports Canada a recensé 474 sites susceptibles d'être contaminés dont 447 ont été évalués et 27 sont soupçonnés d'être contaminés. Ces sites se trouvent dans des installations qui constituent une responsabilité ou une éventualité pour Transports Canada, y compris les sites dans les installations cédées. À la fin de 2002-2003, 343 sites avaient été classés conformément au Système national de classification du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Il convient de souligner que, des 474 sites susceptibles d'être contaminés, on a classé ceux pour lesquels la classification était jugée nécessaire.

En 2002-2003, Transports Canada a achevé les travaux d'assainissement de 27 sites de navigation aérienne. Le coût des travaux, y compris les dépenses effectuées avant et durant 2002-2003, s'est élevé à 834 000 $. Ces sites sont occupés par NAV CANADA et ont été loués à cette société dans le cadre de la privatisation du système de navigation aérienne en 1996. Conformément à l'entente de cession, Transports Canada est responsable de la contamination survenue avant la cession.

L'an dernier, Transports Canada a procédé à 174 évaluations environnementales conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE). Ces évaluations mesurent les incidences possibles sur l'environnement d'un projet et déterminent les mesures qui permettront d'atténuer ou d'éliminer les effets néfastes significatifs, avant que l'on donne le feu vert à un projet. Aucune évaluation environnementale n'a été nécessaire en 2002 dans le cadre des accords sur les revendications territoriales dans le Grand Nord.

Conformément à la contribution de Transports Canada à l'examen quinquennal de la LCEE, le Ministère a collaboré de très près avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de combler les lacunes dans l'application de la loi aux administrations portuaires canadiennes et aux administrations aéroportuaires. Les modifications proposées à la loi, qui ont été analysées par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable en décembre 2002, ont reçu la sanction royale en juin 2003 et devraient entrer en vigueur en 2003-2004.

Pour plus de précisions sur la protection de l'environnement, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/Environnement/protectiondel'environnement/menu.htm

5. Réduire les émissions atmosphériques

Un important défi consiste à contrôler ou à prévenir la pollution atmosphérique et d'autres émissions atmosphériques dues aux transports, comme les émissions de gaz à effet de serre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et les particules atmosphériques. Dans son Plan d'action 2000 sur le changement climatique, le Canada s'est engagé à entreprendre un certain nombre d'activités qui auront pour effet de réduire les émissions de GES de 65 mégatonnes par an au cours de la période d'engagement du Protocole de Kyoto (soit entre 2008 et 2012). Cela représente près du tiers de la cible du Protocole de Kyoto. Le volet transports du plan d'action porte sur cinq secteurs : les transports urbains; la consommation de carburant des véhicules neufs; la production d'éthanol; les infrastructures de ravitaillement des véhicules à pile à combustible et le transport des marchandises. Transports Canada est le responsable des initiatives sur les transports urbains et le transport des marchandises, et il participe activement à l'initiative sur la consommation de carburant des véhicules neufs. Pour en savoir plus long sur le Plan d'action 2000, visitez le site http://www.climatechange.gc.ca/french/whats_new/action_plan.shtml .

L'an dernier, Transports Canada a contribué à l'analyse de fond et à la préparation du *Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique*, publié en novembre 2002. Ce plan fait état des mesures propres à Transports Canada qui concernent le transport des marchandises, les transports en commun et les transports intermodaux. Pour évaluer et mieux comprendre les incidences des changements climatiques sur les transports au Canada, le Ministère a contribué au rapport intitulé *Impacts et adaptation liés au changement climatique : perspective canadienne*, organisé l'atelier national sur les impacts des changements climatiques sur les transports et a contribué à l'élaboration du plan de mise en œuvre du Cadre national d'adaptation. Pour en savoir plus long sur les initiatives de Transports Canada dans le domaine du changement climatique, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm.

Le troisième Sommet sur le smog, qui s'est tenu en 2002, a été marqué par la signature de la Déclaration intergouvernementale 2002 de Toronto sur l'air pur, laquelle contient des appendices qui énumèrent les nouveaux engagements pris par chaque ordre de gouvernement. Transports Canada, aux côtés d'autres ministères fédéraux, a pris part à la préparation des volets fédéraux du Sommet, en annonçant deux nouveaux engagements qui concernent le projet pilote sur les cartes de transport en commun des fonctionnaires du gouvernement canadien et les études sur les transports en commun. Pour en savoir plus long sur les études sur le transport en commun, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transporturbain/etudestransit/menu.htm

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises est une initiative de 14 millions $ dont l'objectif est de réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au transport des marchandises. Elle comporte trois volets : le Programme de démonstration du transport durable des marchandises; les ententes volontaires sur le rendement signées entre le gouvernement fédéral et les associations industrielles modales; et la formation et la sensibilisation des exploitants d'entreprises de transport des marchandises à l'environnement. En 2002, six projets de technologies et de pratiques optimales ont été retenus pour des démonstrations, dont la valeur totale s'élève à 510 000 $. Pour plus de précisions sur cette Initiative, visitez le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transportmarchandises/menu.htm.

Le Programme de démonstration en transport urbain est un programme de 40 millions $ dont le but est d'encourager les municipalités canadiennes à adopter des plans et des pratiques de transport et d'affectation des sols plus éconergiques. . Ce programme financera au moins quatre projets de démonstration dont le but est de démontrer, d'évaluer et de promouvoir des stratégies fructueuses de réduction des émissions de GES et de réaliser des avantages connexes grâce aux transports urbains. En 2002, le programme a versé 420 000 $ à 15 finalistes sélectionnés pour les aider à préparer et à présenter une proposition détaillée de mise en œuvre de stratégies sur les transports urbains durables. L'annonce des lauréats du programme devrait se faire à l'automne 2003. Le programme parraine également des activités d'apprentissage qui ont trait au transport durable dans le cadre de son réseau d'information. Pour plus de précisions sur le programme de démonstration, nous vous invitons à visiter le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/transporturbain/menu.htm.

6. Réduire la pollution de l'eau

Un autre défi important qui se pose au Ministère consiste à contrôler ou à prévenir le déversement des effluents et des déchets qui contaminent les rivières, les lacs, les ports et les plages, et à prévenir l'introduction d'espèces aquatiques étrangères par le rejet des eaux de ballast des navires.

En ce qui concerne les ports publics, Transports Canada a dressé un inventaire des émissaires et d'autres éventuelles sources de contamination et en a recensé plus de 1 500. Les émissaires sont des ouvrages qui se déversent dans une nappe d'eau afin d'y rejeter les eaux usées, les eaux pluviales ou l'eau de refroidissement. En 2002-2003, d'autres travaux ont été entrepris pour valider cet inventaire dans certains sites qui courent plus de risques de non-conformité en raison d'émissaires industriels ou municipaux. En guise de première mesure, les visites sur place ont confirmé l'existence d'émissaires additionnels : la majorité d'entre eux sont des émissaires d'eaux pluviales qui ne suscitent aucune préoccupation. Des échantillons de qualité prélevés dans les émissaires de secteurs industriels ont révélé l'existence de très rares problèmes.

En 2002-2003, Transports Canada a dressé un inventaire des émissaires d'eaux pluviales, des canalisations et des drains qui se déversent dans le port de Victoria (Colombie-Britannique). Les recherches préliminaires, qui comportaient l'examen des données analytiques existantes recueillies par d'autres juridictions, ont démontré que les émissaires d'eaux pluviales, les canalisations et les drains sont l'une des principales sources de contamination du milieu portuaire. Afin d'améliorer la qualité de l'eau du port, le Ministère a examiné les déversements d'effluents éventuels résultant des activités d'exploitation du port. C'est ainsi que les déversements d'eaux usées des navires et des maisons flottantes ont été expressément interdits en vertu des pratiques et des procédures de Transports Canada relatives au port de Victoria.

7. Promouvoir un réseau de transport efficient

Transports Canada a lancé des initiatives pour relever le défi qui consiste à améliorer l'efficacité des transports dans tous les modes, réduire les embouteillages, la consommation d'énergie et les coûts. La phase 1 d'une étude visant à fournir une évaluation critique des limites et des lacunes qui entravent l'intégration modale et la compétitivité des réseaux de transport canadiens dans le contexte nord-américain est aujourd'hui terminée et a été évaluée en 2002.

Pour d'autres précisions sur les transports et l'environnement, nous vous renvoyons au chapitre 5 de notre rapport annuel, *Les transports au Canada 2002*, ou vous invitons à visiter le site Web à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm.

3.4.4 Sécurité et sûreté

La sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada ont continué de s'améliorer en 2002, comme en témoignent la baisse du nombre d'accidents dans tous les modes de transport ainsi que les mesures de sûreté prises depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001. La confiance du public dans la sécurité et la sûreté du réseau de transport est proche de son niveau élevé d'avant le 11 septembre 2001.

Le Canada possède l'un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires du monde, et Transports Canada poursuit ses efforts en vue de continuer à l'améliorer grâce à ses politiques et règlements. Comme en témoignent les deux tableaux qui suivent, l'amélioration constante de la sécurité des transports se reflète dans la tendance baissière du nombre d'accidents dans chacun des principaux moyens de transport. Des planchers records ont été enregistrés dans les domaines du transport aérien et maritime (les plus basses statistiques annuelles en 25 ans) et sur la route (le moins grand nombre de collisions ayant fait des victimes en plus de 50 ans). Pour ce qui est du transport ferroviaire, les accidents déclarés ont poursuivi leur tendance baissière quinquennale.

Exprimés sous forme de statistiques, les accidents sont des indicateurs de rendement du réseau de transport en matière de sécurité et ils aident à cristalliser les efforts sur les initiatives et les activités qui auront le maximum de retombées pour la sécurité. Étant donné que la source principale de ces statistiques est le Bureau de la sécurité des transports, on peut faire entière confiance à la qualité des données sur le rendement.

Accidents des transports et victimes par mode

	Transport aérien[1]	Transport maritime[2]	Transport ferroviaire[3]	Transport routier[4]	TMD[5]
Accidents					
2002	274	484	984		445
2001	296	518	1 060	151 835	436
Moyenne quinquennale	340	559	1 089	154 060	441
Victimes					
2002	47	28	96		1
2001	60	34	99	2 778	0
Moyenne quinquennale	70	33	100	2 940	2

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada. Données jusqu'au 17 juin 2003 pour le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire.
Les données sur le transport routier se rapportent à 2001 (statistiques les plus récentes dont on dispose) et la moyenne quinquennale concerne 1997-2001.

1. Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers.
2. Les statistiques sur le transport maritime désignent le total des accidents de navigation et des accidents survenus à bord des navires. Les données sur le transport maritime englobent les accidents survenus à des navires battant pavillon étranger dans les eaux canadiennes.
3. Les données sur le transport ferroviaire reposent sur les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.
4. Les accidents routiers désignent les collisions qui font des victimes, à l'exception de celles qui ne font que des dégâts matériels.
5. (TMD) Le transport des marchandises dangereuses n'englobe pas les marchandises dangereuses transportées en vrac à bord des navires ou par pipeline.

Taux d'accidents des transports par mode

	Transport aérien[1]	Transport maritime[2]	Transport ferroviaire[3]	Transport routier[4]	TMD
2002	7,7	3,0	11,0		s. o.
2001	8,8	2,8	11,8	49,0	s. o.
Moyenne quinquennale	7,3	3,7	12,2	s. o.	s. o.

Source : Bureau de la sécurité des transports, Transports Canada et Statistique Canada. Données jusqu'au 17 juin 2003 pour le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire.
Les données sur le transport routier se rapportent à 2001 (statistiques les plus récentes dont on dispose).

1. Taux d'accidents par tranche de 100 000 heures de vol (uniquement les aéronefs immatriculés au Canada). Ces statistiques diffèrent de celles du Rapport annuel (7,3 pour 2002, 8,2 pour 2001 et 9 de moyenne quinquennale).
2. D'après 1 000 voyages de navires commerciaux.
3. Compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Taux par million de trains-milles.
4. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels. Taux par tranche de 100 millions de véhicules-kilomètres.

Les figures 7 à 11 illustrent la dynamique des accidents dans tous les moyens de transport depuis dix ans.

Figure 7 : Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada 1993-2002

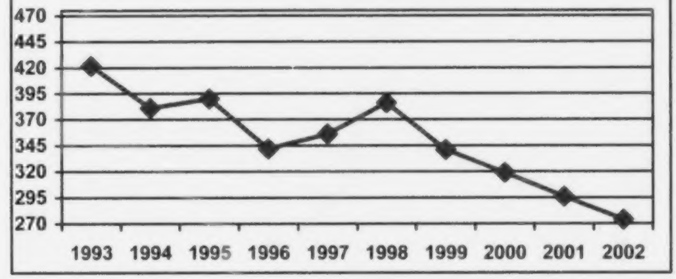


Figure 8 : Sinistres maritimes 1993-2002

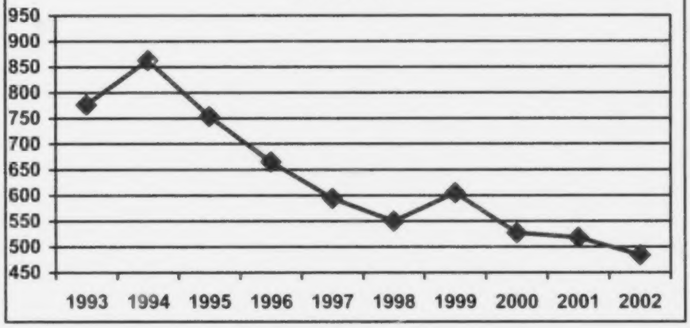


Figure 9 : Accidents survenus à des compagnies de chemin de fer canadiennes 1993-2002

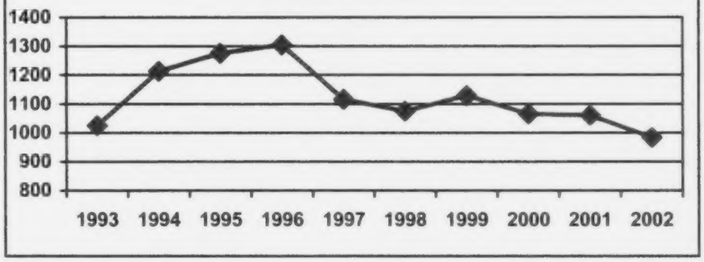


Figure 10 : Accidents survenus à des véhicules automobiles 1992-2001

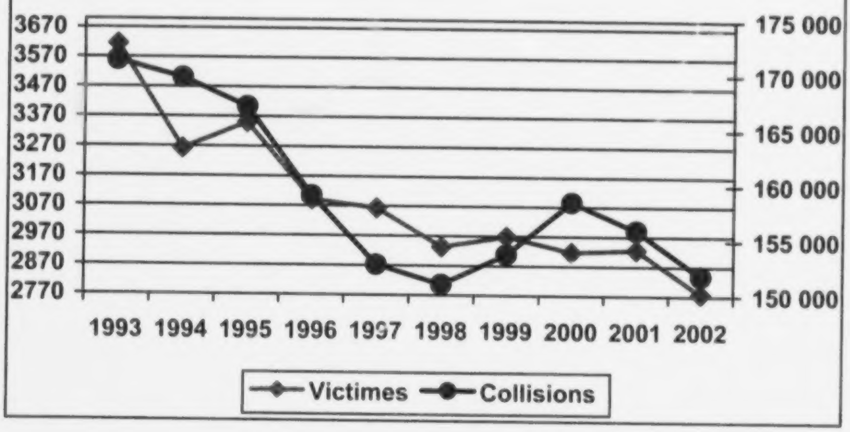
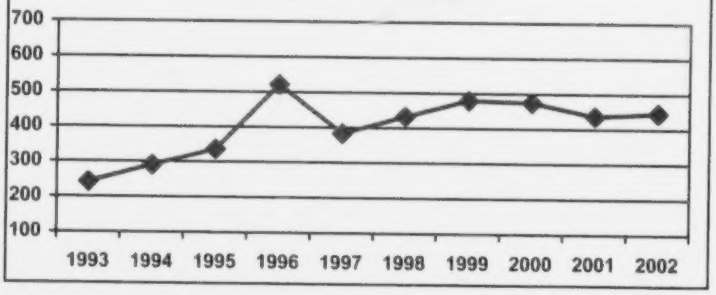


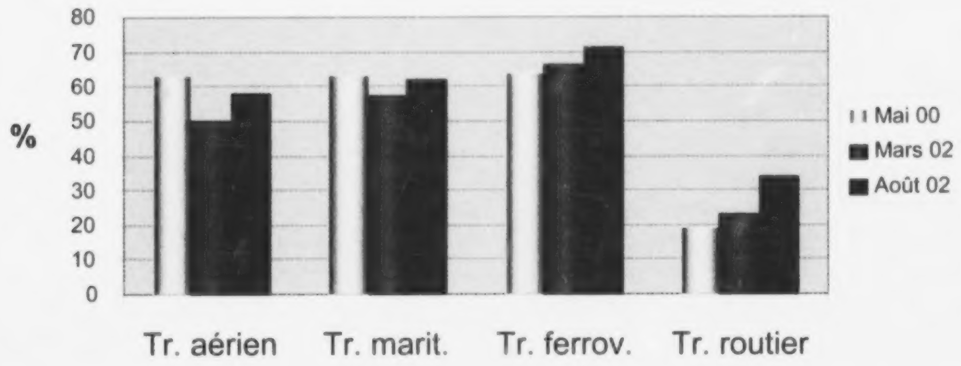
Figure 11 : Accidents impliquant des marchandises dangereuses à déclaration obligatoire - 1993-2002



En 2002, un sondage réalisé par les Associés de recherche EKOS Inc. a confirmé que la grande majorité des Canadiens ont une grande confiance dans la sécurité des transports. Les données de ce sondage sont illustrées à la figure 12, qui traite de trois points du sondage dans le temps. Ces données révèlent que la confiance du public dans la sécurité des transports a pratiquement retrouvé ou même dépassé les niveaux antérieurs au 11 septembre 2001 dans tous les moyens de transport.

Figure 12 : Sécurité des transports Modes

Q: Quelle note attribueriez-vous à la sécurité de chacun des modes de transport suivants? (pourcentage « très sûr »)



1. Réglementation intelligente

Les méthodes classiques de réglementation et d'application de la loi sont en passe d'évoluer vers une approche de sécurité et de sûreté davantage axée sur le rendement. Cette approche reconnaît que les fournisseurs de services de transport sont avant tout responsables de la mise en œuvre quotidienne des mesures de sécurité et doivent démontrer qu'ils ont atteint le niveau de sécurité voulu. Transports Canada entend faire un plus grand usage de tout l'éventail des instruments de conformité et d'application des règlements qui lui sont accessibles afin de promouvoir des pratiques sûres et de réduire les risques.

Réforme de la législation et de la réglementation

Le Ministère a fait avancer le programme de réglementation et de sécurité des petits navires à passagers grâce au Projet de réforme de la réglementation sur la sécurité maritime dont l'objectif est de promouvoir un réseau de transport maritime sûr et sécuritaire grâce au regroupement et à la modernisation des règlements en vigueur. À cette fin, le Ministère :

- a entrepris un examen des règlements et des normes régissant les petits navires à passagers afin de résoudre des questions comme l'intégrité de l'étanchéité à l'eau, l'imperméabilité et l'envahissement par le haut;
- a modifié le Règlement sur les petits bâtiments et le Règlement sur l'équipement de sauvetage pour que tous les passagers reçoivent des consignes de sécurité avant le départ de n'importe quel endroit au Canada;
- a modifié le Règlement sur l'équipement de sauvetage pour tous les navires d'une longueur inférieure à 25 mètres, pour que les embarcations de sauvetage, s'il y en a à bord, puissent flotter librement en cas de naufrage;

- a adopté un programme de formation au sujet des inspections des petits navires à passagers afin d'inculquer une culture de la sécurité plus puissante au sein du milieu maritime canadien;
- a resserré la qualité des inspections de manière à pouvoir déceler, rendre compte et remédier rapidement aux défectuosités et aux lacunes.

🖳 Vous trouverez d'autres précisions sur les petits navires commerciaux à l'adresse www.tc.gc.ca/securitemaritime/NCE/Petits-navires-commerciaux/menu.htm.

L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau rail-route et le long des emprises ferroviaires reste l'une des grandes priorités de Transports Canada et des compagnies de chemin de fer canadiennes. Les cas d'intrusion et les accidents aux passages à niveau représentent 95 % de toutes les victimes des accidents de chemin de fer et continuent de faire planer de graves menaces sur la sécurité à la fois pour les compagnies de chemin de fer et la collectivité. Le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur la réglementation d'accès sont en cours d'élaboration afin d'établir des normes de sécurité plus modernes, de fournir des directives claires et d'assurer l'uniformité dans la construction et l'entretien des passages à niveau et la réglementation d'accès aux lignes de chemin de fer. La publication des règlements dans la partie I de la *Gazette du Canada* a dû être différée pour que les intervenants comprennent mieux les prescriptions des projets de règlement et les coûts qui s'y rattachent.

Une version en langage clair du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* est entrée en vigueur le 15 août 2002. Cette nouvelle version clarifie, simplifie et modernise le règlement d'origine, dont le but est de promouvoir la sécurité publique; elle expose les prescriptions relatives aux essais, à la classification, à l'étiquetage, à l'endiguement, à la formation, à la planification des interventions d'urgence et à la documentation des marchandises dangereuses.

La nouvelle *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* a été adoptée le 30 juin 2003. Le tribunal est à l'image du Tribunal de l'aviation civile qu'il remplace et il procurera aux secteurs du transport maritime et ferroviaire les mêmes droits d'audience en révision et en appel sur les décisions d'application dont jouissait déjà le secteur du transport aérien.

Le Centre de développement des transports (CDP) de Transports Canada, qui appuie la réforme de la réglementation et l'élaboration de nouvelles normes grâce à toute une diversité d'initiatives de recherche, a élaboré un projet de norme nationale de rendement pour les feux de signalisation DEL aux passages à niveau. Ce nouveau type de feu s'est révélé supérieur aux ampoules incandescentes traditionnelles, en plus de rendre les feux de signalisation ferroviaire conformes aux spécifications des feux de circulation grands-angulaires à grande vitesse en vigueur en Amérique du Nord et en Europe. Cela permet de relever la barre des spécifications sur la puissance lumineuse des feux de signalisation des passages à niveau, augmentant du

même coup la sécurité des automobilistes. C'est au Québec que l'on trouve un exemple des effets que les recherches ont eus sur la réglementation, car cette province a décidé d'adopter de nouveaux règlements qui obligent les autobus scolaires à être équipés d'un système d'avertissement pré-arrêt à quatre feux à compter de septembre 2004.

Consultations

La sécurité et la sûreté des transports sont une responsabilité partagée qui requiert la collaboration et l'adhésion de tous les intervenants. L'un des grands faits nouveaux des dix dernières années a été le resserrement des rapports que Transports Canada entretient avec ses partenaires des gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, les entités qu'il réglemente et le public canadien.

Une récente évaluation des instruments de consultation extérieurs au sein du Ministère a révélé l'appui vigoureux et le niveau de satisfaction des intervenants. Les recommandations du présent rapport faciliteront la conception soutenue d'outils et d'instruments qui permettront à Transports Canada de rester sensible aux intérêts du grand public.

Le 1er avril 2003, les nouvelles règles sur les heures de travail et de repos des cheminots sont entrées en vigueur. Ces règles sont détaillées et exécutoires, et elles permettent aux compagnies de chemin de fer de mieux gérer les facteurs de fatigue dans leurs opérations. L'Association des chemins de fer du Canada et ses membres, de concert avec les syndicats de cheminots, a conçu ces règles; Transports Canada les a alors revues et a tenu des consultations avec l'industrie et des experts en gestion de la fatigue. L'élaboration de plans de gestion de la fatigue par les compagnies de chemin de fer et leurs employés devrait atténuer la fatigue et promouvoir la sécurité.

Harmonisation

L'harmonisation des normes de sécurité avec celles en vigueur à l'échelle nationale et internationale ne renforce pas seulement notre capacité à améliorer la sécurité et la sûreté, mais répond également aux prescriptions d'efficacité d'une économie mondialisée.

Transports Canada publie tous les quatre ans le *Guide des mesures d'urgence*. Ce guide existe en anglais, en français et en espagnol, et il est distribué aux organismes d'intervention d'urgence du Canada, des États-Unis et du Mexique. En 2002, on s'est efforcé d'aider d'autres pays à traduire ce guide à l'intention de leurs organismes d'intervention d'urgence. À ce jour, le guide a été traduit en hébreu, turc, russe, polonais, coréen, japonais, hongrois, néerlandais, allemand et chinois, et il sortira bientôt en italien. Ce guide sera publié à nouveau en 2004 et, à cette fin, on a entrepris de le réviser au début de 2002 afin de fournir les meilleurs renseignements

possibles aux forces de police et aux organisations des secours en cas d'urgence. Ce guide reflète également les modifications et les ajouts qui ont été approuvés par le Comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses.

Grâce à sa participation aux travaux du Sous-comité d'experts de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses, le Canada a fait avancer les recherches sur les substances infectieuses. À la réunion du Comité de décembre 2000, le Canada a proposé que l'on révise les prescriptions relatives au transport de certaines substances infectieuses. Le comité a approuvé cette suggestion et de nouvelles prescriptions ont été adoptées grâce aux travaux entrepris à l'initiative du Canada. Cela a considérablement redoré le blason du Canada sur l'échiquier international.

De par sa participation aux initiatives ayant trait à l'ALENA, comme la Norme modèle nord-américaine sur le transport des marchandises dangereuses, le Canada a proposé l'établissement de normes modèles nord-américaines harmonisées au sujet des camions-citernes et des wagons-citernes. On est parvenu à une entente pour entreprendre des recherches à la fois sur la construction et l'utilisation des wagons-citernes et des camions-citernes, le Canada s'occupant des travaux sur les wagons-citernes. Ces travaux contribuent à prévenir les déversements accidentels de substances dangereuses.

Le Système général harmonisé (SGH) porte sur la classification des produits chimiques en fonction des dangers qu'ils représentent. Ces renseignements sont transmis par le biais des étiquettes et des fiches signalétiques. Transports Canada a beaucoup contribué à l'élaboration du SGH depuis 1998 et a été l'un des architectes de son intégration dans le réseau de transport. Le Conseil économique et social de l'ONU a officiellement adopté le SGH en décembre 2002.

En septembre 2002, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont avalisé une proposition émanant du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) visant à modifier la norme du Code canadien de sécurité (CCS) sur les heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Les modifications de la norme du Code canadien de sécurité régissant les conducteurs de camions et d'autocars ont été proposées pour refléter les recherches récentes et simplifier le régime. Transports Canada a présidé le groupe de travail qui a conçu la norme révisée, dont on a recommandé qu'elle serve de fondement aux modifications qui seront apportées aux règlements fédéraux, provinciaux et territoriaux. Les modifications que l'on se propose d'apporter au Règlement fédéral sur les heures de service ont été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 15 février 2003. Des rajustements techniques seront apportés à l'issue de l'analyse des commentaires avec le concours des gouvernements provinciaux et territoriaux, l'entrée en vigueur étant prévue en 2004.

En vertu du Programme de contrôle des navires par l'État du port, Transports Canada a inspecté 1 159 navires en 2002, soit près de 30 % des navires qui font escale dans

des ports canadiens. Le programme a pour but de protéger la vie humaine, les biens matériels et le milieu marin contre les navires inférieurs aux normes en inspectant les navires battant pavillon étranger pour s'assurer qu'ils sont conformes aux principales conventions maritimes internationales. L'amélioration du ciblage et les programmes d'inspection spécialisés des vraquiers et des navires-citernes ont contribué à améliorer la sécurité des navires étrangers qui entrent dans les ports canadiens. Le pourcentage de navires atteints de défectuosités a reculé de 53 % en 2001 à 45 % en 2002, même si 9 % de ces navires ont été retenus en 2002, contre seulement 8 % en 2001. Pour d'autres précisions sur le Programme de contrôle des navires par l'État du port, visitez le site www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp13595/2001/menu.htm

Culture de la sécurité

La création d'une culture de la sécurité est indispensable pour bâtir un réseau de transport sûr et sécuritaire. Les stratégies décrites plus haut représentent les éléments d'une approche concertée face à la sécurité et à la sûreté. Ces éléments distincts, encore qu'interdépendants, symbolisent l'engagement pris par le gouvernement pour que tous les Canadiens disposent d'un réseau de transport sûr et sécuritaire; l'élaboration de systèmes de gestion de la sécurité fait partie intégrante de cet engagement.

Le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), entré en vigueur le 31 mars 2001, stipule que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent adopter et maintenir un SGSF. En 2002-2003, Transports Canada a solidement implanté son programme officiel de vérification des SGSF, lequel oblige les compagnies à se soumettre à une vérification au moins tous les trois ans. À ce jour, 25 compagnies ont fait l'objet d'une vérification. Ces vérifications ont avant tout porté sur l'examen de la documentation des systèmes de gestion de la sécurité de la compagnie. À mesure que les compagnies prouveront l'existence de méthodes et de procédures de sécurité documentées, le programme de vérification cherchera à évaluer la mise en œuvre et l'efficacité de tels systèmes. Six compagnies ont subi des vérifications de leur SGSF, qui démontrent que les compagnies de chemin de fer s'efforcent de mieux intégrer la sécurité dans leurs opérations quotidiennes et assument un rôle plus important au chapitre de l'observance volontaire de la sécurité et des responsabilités internes dans le milieu des compagnies de chemin de fer.

En 1998, des systèmes de gestion de la sécurité ont été adoptés dans le monde entier pour pratiquement tous les navires-citernes, les vraquiers et les navires à passagers qui se livrent à des échanges commerciaux internationaux. Cela a été renforcé en 2002 par l'élargissement de ces systèmes à pratiquement tous les navires qui se livrent à des échanges internationaux. Au Canada, c'est le Règlement sur la gestion de la sécurité qui régit l'adoption de ces systèmes. Les vérifications et la certification prescrites par le règlement sont réalisées par un certain nombre de

parties tierces (sociétés de classification des navires) pour le compte de Transports Canada, parallèlement à un programme de surveillance du rendement de ces tierces parties. Dix sept compagnies et 40 navires ont subi la certification réglementaire prescrite. Le Ministère a directement surveillé trois vérifications de compagnie à terre et six vérifications à bord. En outre, des rapports de vérification types ont été obtenus et analysés sous l'angle de leur contenu et de leur exhaustivité. Les compagnies qui n'affectent pas de navires aux échanges internationaux ne sont pas tenues de se conformer au règlement, mais sont incitées à le faire volontairement. À cette fin, un nombre important de compagnies de grande envergure se sont montrées à la hauteur de la tâche en veillant à maintenir la conformité et une culture de la sécurité.

Transports Canada a également adopté un programme parallèle de conformité en matière de gestion de la sécurité pour les petits navires à passagers, afin de refléter plus fidèlement les documents et les réalités de gestion des petites compagnies. En vertu de ce programme, les inspecteurs de la sécurité maritime vérifient directement le navire et l'organisme au lieu de recourir à un organisme délégataire.

En 2002, Transports Canada a étudié la possibilité d'élargir le rôle des systèmes de gestion de la sécurité aux navires qui ne se livrent qu'à des opérations de cabotage. Après avoir analysé l'expérience d'un certain nombre de pays étrangers en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité intérieurs, on a recommandé de songer à un programme élargi à deux niveaux, qui est actuellement examiné dans le cadre d'un examen de la réglementation à plus long terme visant la mise en œuvre de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*.

L'adoption de systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur aéronautique est la clé de voûte qui permettra d'améliorer la sécurité et le rendement économique de l'industrie du transport aérien. Les objectifs sont d'établir par une gestion dynamique une plus grande responsabilisation de l'industrie et d'inculquer une culture de la sécurité positive et uniforme dans toute l'industrie du transport aérien. Pour ce faire, on a recours à la réglementation des résultats en matière de sécurité, même si on laisse entre les mains de l'industrie les moyens d'atteindre ces résultats.

En novembre 2001, Transports Canada a lancé une importante initiative d'éducation sur les concepts et les principes des systèmes de gestion de la sécurité. Depuis cette date, près de 1 651 personnes (951 de l'extérieur et 682 à l'interne) ont suivi divers types de séances d'information. Par ailleurs, des avis de proposition de modification des SGS ont été conçus et ont fait l'objet de consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. Les règles proposées sur les SGS sont actuellement entre les mains du ministère de la Justice, qui les soumet à un examen juridique, et elles devraient entrer en vigueur en avril 2004. Plusieurs compagnies aériennes ont décidé d'adopter volontairement des SGS. Ces compagnies ont déjà fait état de résultats fructueux, comme une sensibilisation accrue à la sécurité, sans compter qu'elles ont réalisé des économies financières.

2. Initiatives stratégiques propres à chaque mode

Vision sécurité routière 2010

Le programme Vision sécurité routière 2010 a pour but de sensibiliser tous les intervenants du Canada aux questions de sécurité routière, de resserrer les communications et la collaboration entre les organismes de sécurité routière, d'accroître le niveau d'application des règlements et d'améliorer la qualité des données pour rendre les routes canadiennes les plus sûres du monde. Les interventions faites par Transports Canada, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que par d'autres intervenants des secteurs public et privé, ont rapproché le pays de cet objectif. Depuis 1996, le nombre de victimes de la route a reculé de 10 % et le nombre de blessés graves, de 16 %, en dépit d'une hausse régulière des usagers de la route. En outre, le pourcentage d'automobilistes mortellement blessés qui avaient consommé de l'alcool a régressé de 16 % en 2001 par rapport à la moyenne de 1990-1995. Le port de la ceinture de sécurité a été mesuré pour la première fois dans les collectivités rurales canadiennes de tout le pays en 2002, et le taux se situe aux alentours de 85 %.

En vertu du programme Vision 2010, Transports Canada et d'autres organismes gouvernementaux ont établi des partenariats avec les forces de police dans le cadre d'un projet pilote dont le but est d'aider la police à mieux cibler ses ressources sur les comportements à haut risque des usagers de la route. L'adoption de ce programme dans les plans d'activités de la GRC et d'autres forces de police provinciales et régionales n'est pas un mince exploit. En harmonisant plus étroitement les interventions avec les principales cibles fixées dans Vision 2010, les forces de police utiliseront leurs ressources à meilleur escient pour cibler les secteurs qui présentent le plus de risques pour les automobilistes.

Fidèle à l'objectif de l'initiative qui est de sensibiliser le public, Transports Canada a décidé de montrer l'exemple et d'établir des partenariats avec les principaux intervenants au sujet des initiatives comme le Programme canadien sur la protection des occupants 2010 et la Stratégie 2010 visant à réduire la conduite en état d'ivresse. Le Ministère participe également à des campagnes en vue de promouvoir le bon usage des dispositifs de retenue pour enfants, la sécurité des autobus scolaires, la sécurité aux carrefours, la sécurité des chemins ruraux, la sécurité des usagers de la route vulnérables, la sécurité des jeunes conducteurs/occupants et la sécurité des transporteurs routiers. En vertu du programme Vision 2010, Transports Canada participe à un projet pilote avec un certain nombre de provinces en vue de concevoir un système uniforme et plus détaillé de collecte de données électroniques sur les collisions de la route et de données connexes.

Pour plus de précisions sur le programme Vision 2010, visitez le site www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2010/menu.htm.

Aviation civile, Vol 2005

L'adoption de *Vol 2005 — Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada* a donné lieu à deux grands succès : l'amélioration constante du taux élevé de sécurité aérienne au Canada et un niveau élevé de confiance du public dans le programme de l'aviation civile. Ces succès découlent d'initiatives qui témoignent de l'engagement du Ministère et des consultations menées avec le secteur du transport aérien et de l'importance que l'on accorde à la gestion de la sécurité.

L'adoption d'une politique et de procédures de gestion des risques a très nettement renforcé la capacité de Transports Canada à contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne. Le Ministère a assuré la formation de ses principaux employés techniques et autres sur l'évaluation et la gestion des risques. C'est ainsi que le personnel de l'Aviation civile a adopté les principes et les instruments de la sécurité aérienne dans ses activités quotidiennes et les décisions qu'il est amené à prendre. Le résultat immédiat a été l'amélioration de la capacité à gérer les ressources en fonction des risques, ce qui a contribué à améliorer l'exécution du programme de surveillance de la réglementation.

Transports Canada participe régulièrement aux sondages des Associés de recherche EKOS inc. pour sonder l'opinion publique sur les voyages en avion. À l'issue des événements du 11 septembre 2001, la confiance du public se situait dans la fourchette de 45 %, essentiellement parce que le public assimilait la sûreté des voyages en avion à la sécurité aérienne. C'est pourquoi le sondage a été modifié pour établir une distinction entre les concepts de sécurité et de sûreté. Afin de garantir l'intégrité des données utilisées pour mesurer les progrès par rapport à la cible de confiance du public fixée dans *Vol 2005*, le taux de 60 % qui résulte du sondage de 2002 est utilisé comme taux de référence. Les résultats les plus récents du sondage incitent à penser que la confiance du public est en passe de se rétablir.

Pour plus de précisions sur *Aviation civile — Vol 2005*, visitez le site www.tc.gc.ca/CivilAviation/flight2005/tp13521/menu.htm.

Sécurité ferroviaire, Direction 2006

Direction 2006 a pour objectif de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires d'ici 2006. Le programme a atteint 57 % de sa cible en ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, et 86 % en ce qui concerne les cas d'intrusion, en dépit de l'augmentation du nombre de titulaires d'un permis de conduire, du nombre de véhicules et de l'étalement des villes à travers tout le Canada. Il faut signaler que les cas d'intrusion englobent les suicides, dont on pense qu'ils représentent près de 50 % du chiffre total.

Ce programme est un partenariat entre des intervenants des secteurs public et privé, notamment d'autres ordres de gouvernement, des compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, des forces de police et d'autres organismes de sécurité. Et le nombre de partenaires ne cesse d'augmenter. Des organismes nationaux comme SécuriJeunes Canada ont adhéré à Direction 2006 l'an dernier, offrant ainsi une exposition supplémentaire à plus de 25 nouveaux organismes qui s'occupent de la jeunesse. Les Premières nations et les organismes d'application de la loi des Premières nations se sont joints à Direction 2006 pour transmettre le message de sécurité aux peuples autochtones dans le respect de leur culture et de leur histoire.

En 2001, Direction 2006 a réalisé un sondage national Ipsos-Reid auprès de plus d'un millier de jeunes Canadiens âgés de 12 à 18 ans, afin de déterminer leur niveau de sensibilisation aux dangers qui se rattachent aux intrusions sur les emprises ferroviaires et leur perception des risques connexes. Le sondage a révélé que près du quart (21 %) de ces jeunes pensaient à tort qu'ils pouvaient entendre un train arriver au moins cinq minutes avant son passage; plus d'un tiers (35 %) ont déclaré que, si un train était à proximité, ils en entendraient le sifflet. Ces résultats servent de base au lancement d'initiatives et d'annonces dans la fonction publique afin de remédier à ces idées fausses qu'entretiennent les jeunes.

Du côté de l'application de la loi, plusieurs grandes initiatives ont été prises avec la collaboration de l'Association canadienne des chefs de police. Un CD interactif a été gravé et distribué à tous les organismes d'application de la loi au Canada. Une deuxième initiative a consisté à produire un calendrier pour tous les organismes d'application de la loi situés le long de voies de chemin de fer au Canada. Tandis qu'elles distribuaient des calendriers de porte à porte, les forces de police du CN et du CP ont pu dénoncer les effets catastrophiques des cas d'intrusion et des automobilistes qui ne respectent pas les panneaux et les signaux avertisseurs de passage à niveau auprès des forces de police locales.

Des membres des Eskimos d'Edmonton, des Stampeders de Calgary, des Flames de Calgary et des Oilers d'Edmonton se sont joints à Direction 2006 pour produire des annonces sonores et vidéo qui ont été diffusées sur les chaînes de télévision et de radio à plus de 600 reprises en l'espace de 12 mois. Pour joindre les personnes qui prennent des risques, des annonces s'adressant aux jeunes ont également été produites avec le champion de planche à neige d'envergure mondiale, Mark Fawcett, et ont été diffusées sur Much Music et le Réseau de télévision des Jeunes. La campagne nationale de panneaux publicitaires percutants et d'affiches dans les abribus coparrainée par Viacom Outdoors et d'autres partenaires s'est poursuivie cette année. La nature coopérative des programmes et l'importance attachée à la sensibilisation du public sont indispensables au succès de la campagne pour resserrer les partenariats et promouvoir l'acceptation de pratiques sans danger chez les publics ciblés.

Le Programme de recherche sur les passages à niveau est un volet crucial de Direction 2006. Le programme mène des recherches sur les techniques novatrices dont le but est de rehausser la sécurité aux passages à niveau, d'améliorer la rentabilité des systèmes avertisseurs et d'étudier les facteurs humains qui contribuent aux collisions aux passages à niveau et aux cas d'intrusion. Ce programme permet également de regrouper les recherches existantes au Canada et dans le monde pour retenir les meilleures solutions et activités qui peuvent être adaptées au Canada.

Une autre preuve du succès de ce programme est la consécration de Direction 2006 par la communauté internationale. Le Canada étant l'un des seuls pays du monde où les cas d'intrusion sur les emprises ferroviaires sont à la baisse, des pays comme les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Finlande et bien d'autres sollicitent les conseils et les directives du Canada sur ses exploits en la matière. Des membres du personnel de Direction 2006 ont été invités au nom de Transports Canada à participer aux travaux d'un comité de planification en prévision du prochain Symposium international sur les passages à niveau et les cas d'intrusion qui aura lieu à Sheffield, au Royaume-Uni, en 2004.

Une vérification ministérielle menée au sujet du Programme de sécurité des passages à niveau a évalué la gestion du programme pour déceler les possibilités d'en rationaliser le déroulement. La vérification a révélé les principaux atouts du programme qui sont :

- un objectif sans équivoque et un lien parfaitement clair avec le mandat de Transports Canada;
- des objectifs et des critères d'admissibilité bien connus des intervenants;
- des contrôles qui contribuent à assurer que les instances compétentes approuvent les demandes et que les demandes approuvées respectent les critères d'admissibilité;
- les éléments que contient le système d'information intégré sur les chemins de fer fournissent suffisamment de données pour assurer la surveillance du programme.

Cette vérification a également révélé un certain nombre de possibilités et de recommandations pour améliorer l'efficacité du programme :

- un plan pluriannuel d'amélioration des passages à niveau reposant sur des critères nationaux d'évaluation des risques de sécurité;
- des indicateurs de rendement nouveaux/améliorés pour suivre les risques de sécurité, les risques de contrôle financier et le déroulement du processus en temps opportun et les risques de qualité;
- une méthode d'assurance de la qualité pour surveiller les procédures de vérification régionales.

Sécurité maritime, Cap sur l'avenir et La prochaine vague

La culture de la sécurité dans le secteur du transport maritime a nettement profité de la révision du régime législatif maritime, notamment de la modification de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de l'élaboration de nouveaux règlements en matière de sûreté maritime. L'importance soutenue attachée à des initiatives comme l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité et le programme d'inspection des petits bâtiments permettront au Ministère de s'acquitter de ses responsabilités en matière de sécurité publique et d'inculquer une culture de la sécurité plus puissante à ses intervenants. La culture de la sécurité bénéficie en outre de la capacité à rendre compte des indicateurs de rendement qui ont un rapport avec les principales activités du programme. Le Ministère a pris l'engagement d'atteindre les cibles de sécurité suivantes d'ici 2010 (toutes les réductions sont fonction de la moyenne quinquennale 1997-2001) :

- réduction de 20 % du nombre de victimes des sinistres maritimes;
- réduction de 50 % du nombre de blessures maritimes déclarées;
- réduction de 30 % du taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien et étranger (par tranche de 1 000 voyages)*.

* Le taux d'accidents représente le nombre de sinistres maritimes survenus à des navires commerciaux battant pavillon canadien ou étranger se livrant à des activités de cabotage et de commerce international et déclarés par le Bureau de la sécurité des transports.

Transport des marchandises dangereuses, Cible 2010

Cible 2010 a pour objet de réduire à néant le nombre de victimes, de blessés graves ou de dégâts matériels importants ou de dégâts à l'environnement découlant du rejet accidentel de substances dangereuses. Chaque année, on dénombre plus de 27 millions d'expéditions de marchandises dangereuses. En 2002, pratiquement toutes ces expéditions sont arrivées à destination sans incident, à l'exception de 445 d'entre elles et, de ces dernières, seulement deux ont été causés par la substance dangereuse proprement dite; la majorité des décès et des blessés résulte de l'accident ou de la collision plutôt que du contact avec la substance dangereuse. En 2002, les accidents impliquant des marchandises dangereuses ont fait 11 morts et 73 blessés. Sur ce nombre, la mort d'une personne et les blessures de 32 autres sont attribuables aux marchandises dangereuses proprement dites.

Transports Canada s'est fait l'ardent défenseur de l'adoption du Règlement sur le TMD en langage clair, qui est entré en vigueur en août 2002, grâce à une importante campagne de sensibilisation du public dans le cadre de laquelle on a organisé 117 séances d'information au Canada à l'intention de 7 000 participants. En outre, 32 cours ont été dispensés au Canada à 600 inspecteurs (220 fédéraux et 380 provinciaux).

3. Sûreté des transports

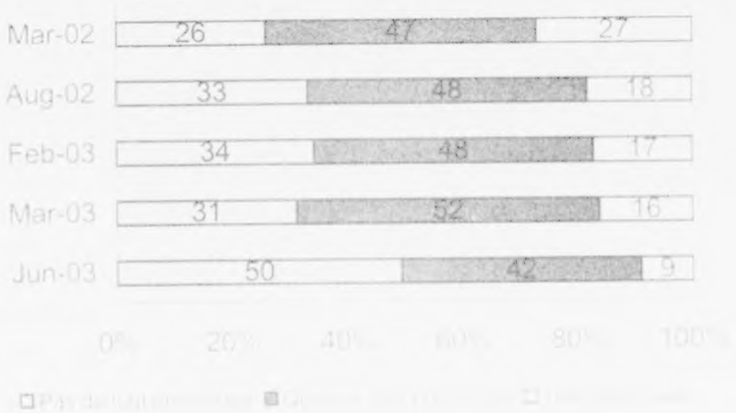
Suite aux événements du 11 septembre 2001, le gouvernement du Canada a lancé un certain nombre de programmes dans le cadre de l'Initiative sur la sécurité publique et l'antiterrorisme (SPA). En vertu de l'initiative SPA, environ 2,2 milliards $ échelonnés sur cinq ans ont été approuvés dans le budget 2001 au titre d'initiatives de sûreté dans les secteurs du transport aérien, maritime et autre. Transports Canada collabore avec d'autres ministères et organismes du gouvernement au lancement des initiatives SPA, comme en témoigne le tableau ci-contre.

Principales initiatives PSA visant à renforcer la sûreté des transports

- Création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
- Renforcement de la sûreté du poste de pilotage
- Octroi de subventions aux aéroports canadiens pour renforcer la sûreté des aéroports et les programmes de police
- Octroi aux compagnies aériennes canadiennes de fonds pour améliorer immédiatement les contrôles préembarquement
- Évaluation des technologies de pointe pour assurer la sûreté des aéroports
- Déploiement prioritaire de systèmes de détection d'explosifs
- Renforcement de la capacité de réglementation et de surveillance
- Élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale
- Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes
- Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime
- Initiative chimique, biologique, radiologique et nucléaire
- Programme national de protection des infrastructures essentielles

En 2002, Transports Canada a lancé de nouvelles initiatives de sûreté et a poursuivi la mise en œuvre des mesures de sûreté renforcées annoncées en 2001. Avec le concours d'autres ministères fédéraux, d'intervenants de l'industrie et de représentants syndicaux, le Ministère s'est cristallisé sur la sûreté du réseau national de transport et a voulu renforcer la confiance des Canadiens dans la sûreté de tous les moyens de transport. Les sondages sur l'opinion publique réalisés par les Associés de recherche EKOS inc. révèlent que la confiance du public est en train de retrouver ses niveaux d'avant le 11 septembre 2001, comme l'illustre le schéma ci-dessous.

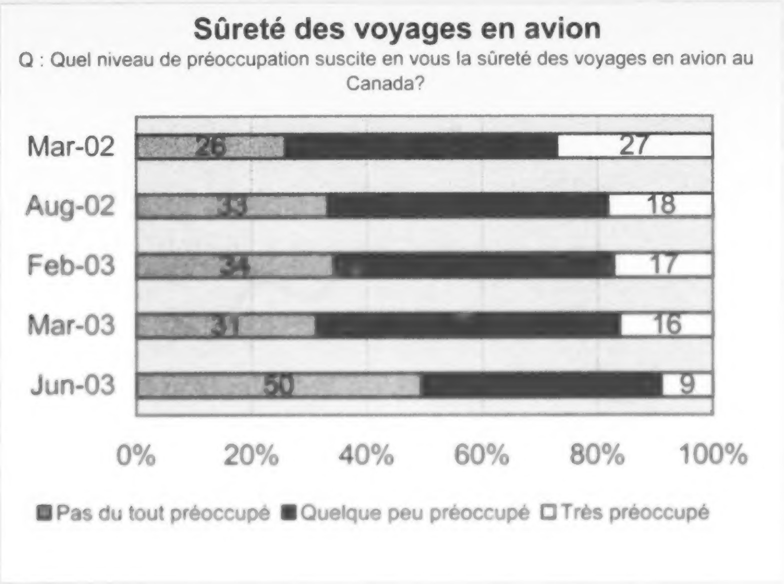
Sûreté des voyages en avion



Un certain nombre d'initiatives ont été prises [illegible] la sûreté aérienne et de respecter les engagements pris [illegible] dans son Rapport [illegible] les plans et les priorités. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement fédéral a créé une nouvelle société d'État, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), née le 1[er] avril 2002 [illegible] services essentiels de sûreté aérienne :

- contrôle préembarquement dans 89 aéroports désignés;
- marchés de sous-traitance [illegible] fournisseurs de services de contrôle actuels et prestation d'une formation plus poussée à [illegible] agents de contrôle en service;
- lancement d'un programme [illegible] la sélection, la formation et la certification des nouveaux agents de contrôle afin de [illegible] même de dépasser les normes fixées par le gouvernement fédéral;
- déploiement et gestion du cycle de vie des systèmes de détection d'explosifs;
- financement des services de police dans les aéroports;
- financement du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA), créé en vue de faire [illegible] agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux;
- adoption d'un système amélioré de [illegible] de zone réglementée ainsi [illegible] programme élargi pour contrôler les non-passagers qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées des aéroports.

Pour rehausser la confiance des [illegible] dans le transport aérien et être en harmonie avec nos partenaires étrangers, de nouveaux règlements ont été annoncés qui prescrivent l'installation de dispositifs de verrouillage [illegible] dans le poste de



Un certain nombre d'initiatives ont été prises en vue de renforcer la sûreté aérienne et de respecter les engagements pris par le Ministère dans son Rapport sur les plans et les priorités. Dans le cadre de ces initiatives, le gouvernement fédéral a créé une nouvelle société d'État, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), née le 1er avril 2002 et responsable de plusieurs services essentiels de sûreté aérienne :

- contrôle préembarquement dans 89 aéroports désignés;
- marchés de sous-traitance adjugés à des fournisseurs de services de contrôle actuels et prestation d'une formation plus poussée à 3 300 agents de contrôle en service;
- lancement d'un programme progressiste visant la sélection, la formation et la certification des nouveaux agents de contrôle afin de respecter ou même de dépasser les normes fixées par le gouvernement fédéral;
- déploiement et gestion du cycle de vie des systèmes de détection d'explosifs;
- financement des services de police dans les aéroports;
- financement du Programme canadien de protection des transporteurs aériens (PCPTA), créé en vue de faire voler des agents de la GRC à bord de certains vols intérieurs et internationaux;
- adoption d'un système amélioré de laissez-passer de zone réglementée et d'un programme élargi pour contrôler les non-passagers qui ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées des aéroports.

Pour rehausser la confiance des voyageurs dans le transport aérien et être en harmonie avec nos partenaires étrangers, de nouveaux règlements ont été annoncés qui prescrivent l'installation de dispositifs de verrouillage interne dans le poste de

pilotage à compter du 1er mai 2002 et prévoient de nouvelles prescriptions sur la résistance aux intrusions d'ici avril 2003.

La capacité de réglementation et de surveillance de Transports Canada a été renforcée grâce au recrutement de nouveaux inspecteurs de sûreté et d'autres employés afin de multiplier les inspections, les activités de surveillance et d'essai du système de sûreté du transport aérien et de surveiller et d'améliorer les prescriptions en matière de sûreté à l'échelle nationale. Le Ministère a également renforcé sa capacité à déceler les menaces éventuelles et les moyens d'y faire face grâce à un raffermissement des réseaux de renseignements avec d'autres ministères, d'autres analystes et au recours à des techniques de télécommunications et autres techniques plus évoluées.

Pour renforcer la sûreté maritime, Transports Canada a recruté de nouveaux inspecteurs de sûreté et, de concert avec les installations portuaires, les exploitants et certaines associations, a décidé d'apporter de nouvelles améliorations à la sûreté maritime. De plus, le gouvernement du Canada a annoncé plusieurs nouvelles initiatives en janvier 2003, parmi lesquelles :

- l'élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale (OMI);
- le Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes, qui exigera que les installations maritimes créent des zones réglementées et en limitent l'accès à ceux qui se sont vu accorder une autorisation de sécurité par le ministre des Transports;
- le Programme de surveillance et d'application de la sûreté maritime, qui permettra de surveiller et de faire respecter les modifications apportées à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de l'OMI, notamment le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Pour renforcer la sûreté ferroviaire, Transports Canada a collaboré avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), les compagnies de chemin de fer canadiennes et le Service des douanes des États-Unis (qui est aujourd'hui l'Administration de la protection des frontières qui relève du ministère de la Sécurité nationale) à une déclaration de principes sur le traitement des trains circulant en direction du Sud en ce qui concerne les menaces à la sûreté et à la contrebande. Le Ministère a également eu une rencontre avec l'Association des chemins de fer du Canada et la Federal Railway Administration du ministère des Transports des États-Unis pour discuter des prescriptions américaines en matière d'autorisations de sûreté pour les équipes des trains qui transportent des explosifs et des substances dangereuses à destination des États-Unis et sur leur territoire. D'autres discussions sont en cours.

Pour renforcer la sûreté aux frontières, le Canada et les États-Unis ont signé la Déclaration sur une frontière intelligente, cadre qui vise à sécuriser la circulation des

voyageurs, des marchandises et des infrastructures et à échanger des renseignements sur l'application des règlements. Pour mettre cette déclaration en œuvre, un plan d'action en 30 points a été élaboré, et Transports Canada est responsable de plusieurs parties de ce plan, surtout de la sécurisation des infrastructures. Au nombre des responsabilités, mentionnons l'amélioration des infrastructures, les systèmes de transport intelligents, la protection des infrastructures essentielles et la sûreté de l'aviation.

Pour assurer la sûreté des ponts, Transports Canada a adopté une approche dynamique en coordonnant la participation du gouvernement fédéral à l'application des mesures de sûreté aux ponts internationaux et nationaux du Canada. Avec le concours d'autres ministères et organismes fédéraux, le Ministère a procédé à une évaluation des ponts qui appartiennent au gouvernement fédéral, parmi lesquels on trouve les ponts de la Région de la capitale nationale, les ponts de Montréal, le pont de la Confédération et les ponts internationaux de Cornwall et des Mille-Îles. L'étude a recommandé l'adoption de politiques, de procédures et de mesures de sûreté à chaque poste frontalier pour réduire ou éliminer les carences de sûreté tangibles en vertu d'une évaluation des risques.

En janvier 2003, Transports Canada a organisé un atelier sur les pratiques optimales pour assurer la sûreté des ponts avec le ministère des Transports de l'État de New York, le ministère des Transports de l'État du Michigan, l'Association des administrations des ponts et des tunnels, le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile, le Groupe de travail ontarien sur le terrorisme et la Federal Highway Administration des États-Unis. Cet atelier s'est soldé par un ensemble de lignes directrices et de pratiques optimales visant à renforcer la sûreté des infrastructures des ponts. Les différentes administrations analysent ces recommandations et mettront en œuvre les améliorations qu'elles jugent rentables et nécessaires.

Durant la guerre en Irak, Transports Canada a rapidement pris des mesures et a collaboré avec l'industrie et d'autres intervenants pour mettre en œuvre des mesures de sûreté plus strictes. Mentionnons entre autres le renforcement de la surveillance par les forces de police et le resserrement des contrôles d'accès dans certaines installations clés de transport dans un certain nombre d'aéroports, ports et gares ferroviaires, tandis que l'ACSTA a renforcé le contrôle préembarquement des passagers et des bagages dans les aéroports.

3.4.5 Innovation et compétences

Les chapitres précédents exposent une vision pour le transport durable et proposent des directives pour mettre en œuvre cette vision dans les domaines clés que sont les cadres de marché, les infrastructures, l'environnement ainsi que la sécurité et la sûreté. La réussite dans ces domaines variera selon la capacité du secteur à innover et selon les compétences de ses travailleurs.

1. Promouvoir un secteur des transports novateur

Le secteur des transports a besoin de méthodes novatrices et d'employés hautement qualifiés pour l'aider à résoudre les problèmes qu'il éprouve et à trouver des solutions sur le plan des connaissances et des technologies. Transports Canada participe activement aux activités de recherche et développement sur les transports, afin de perfectionner les compétences et les connaissances que devront posséder les employés des transports, et de mettre au point des technologies exceptionnelles en vue de mobiliser des experts hautement qualifiés pour qu'ils relèvent les défis qui nous attendent.

Recherche et développement

Transports Canada a conçu un simulateur de navigation dans les glaces afin de former les navigateurs qui n'ont encore jamais navigué dans les glaces. Ce simulateur informatique à faibles coûts utilise la réalité virtuelle, des techniques interactives et des matériels et des logiciels multimédias pour faciliter la formation et réduire le besoin d'acquérir une expérience à bord. Le simulateur est la contribution du Canada à l'effort international visant à améliorer la formation sur la navigation dans les glaces, lequel s'inscrit dans un projet de plus grande envergure visant à uniformiser les règles de navigation dans les eaux polaires.

La première année du projet lancé par Transports Canada pour moderniser les équipements et les installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec) s'est matérialisée par l'achat de dispositifs d'essais anthropomorphiques dernier cri, que l'on appelle couramment des mannequins d'essai de collision, ainsi que d'équipements visant l'acquisition de données. Ces améliorations renforceront le potentiel de recherche du Ministère ainsi que l'élaboration de règlements et les tests de conformité, ce qui aboutira à une amélioration des normes et à une influence plus profonde sur l'harmonisation des normes à l'échelle internationale.

Dans sa volonté d'améliorer l'efficacité des transports intermodaux, Transports Canada a conçu un prototype opérationnel qui permet d'identifier en temps réel et de cataloguer les wagons de chemin de fer et les conteneurs qui entrent dans le port de Montréal ou qui le quittent par le train. Ce prototype utilise un lecteur automatique

des étiquettes d'identification des équipements, technique qui a déjà fait ses preuves dans le port pour identifier les wagons de chemin de fer, associé à un système de reconnaissance des caractères optiques dernier cri, capable de déchiffrer les codes types d'identification des conteneurs ISO 6346. Ce système représente un moyen rapide et efficace de suivre les conteneurs et leur contenu dans un milieu portuaire affairé, et il contribue à renforcer la sûreté grâce à une meilleure gestion du transport des marchandises.

La transmission de renseignements aux passagers souffrant d'une déficience auditive ou cognitive dans le milieu bruyant d'un aéroport présente des difficultés spéciales aux compagnies aériennes et aux administrations aéroportuaires. Pour assurer l'accessibilité au réseau de transport, Transports Canada a testé un certain nombre de techniques de messageries visuelles, notamment des lecteurs électroniques, des écrans en texte intégral et des tableaux d'information sur les vols. Des lecteurs électroniques, dont on a jugé qu'ils étaient les plus efficaces, ont récemment été installés dans la plupart des grands aéroports du Canada, permettant ainsi aux transporteurs aériens de fournir des renseignements en temps réel, en particulier à la porte d'embarquement.

2. Relever le défi des compétences

Le Programme national de formation dans le domaine de la marine (PNFM) est chargé de l'élaboration et de l'administration des cours de formation technique à l'intention des inspecteurs de la marine. Ce programme garantit que les inspecteurs se conforment à l'évolution des règles et des règlements et qu'ils sont au courant des lois et des règlements qui ont des répercussions sur la sécurité maritime. Le programme a porté fruit, puisque 12 cours de formation technique ont été élaborés jusqu'ici, y compris un manuel en ligne pour les nouveaux inspecteurs. Au titre des travaux en cours, mentionnons une politique nationale sur la formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance constante attachée aux inspections des petits bâtiments, le remplacement des inspecteurs régionaux lorsqu'ils dispensent des cours de formation, enfin, la révision du contenu des cours actuels pour qu'ils reflètent les nouvelles modifications apportées aux règlements.

Transports Canada a également entrepris une étude sur les véhicules amphibies à passagers, notamment sur leur conception générale, sur le régime canadien de réglementation, sur d'autres prescriptions d'administration de la marine et des questions de sécurité. Cette étude servira à étoffer les connaissances et à prendre de futures mesures de sécurité sur les véhicules amphibies à passagers.

En 2002-2003, les travaux de la collectivité de la réglementation et de l'inspection se sont concentrés sur le maintien en fonction, le recrutement, le renforcement de la collectivité et la sensibilisation. C'est à cette fin qu'une conférence nationale interministérielle a été organisée à l'intention des inspecteurs fédéraux, à laquelle ont assisté plus de 225 participants appartenant à 8 ministères et organismes. La

conférence portait sur des ateliers de développement et d'utilisation de méthodes de transmission des connaissances au sein de la collectivité, et des ateliers sur les besoins régionaux, au cours desquels les participants ont discuté des moyens de mettre en œuvre des méthodes, pratiques et réseaux d'échange d'informations locaux visant à favoriser le perfectionnement de la collectivité dans les régions.

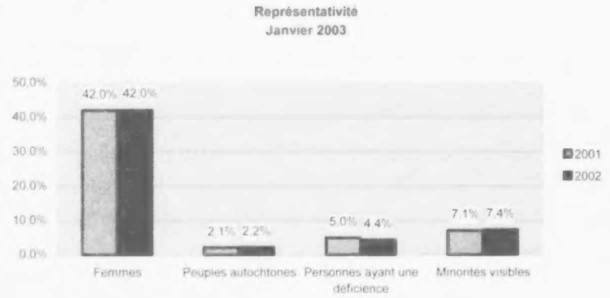
Transports Canada a réaffirmé son engagement à promouvoir les systèmes de transport intelligents (STI) et à appuyer leur adoption. En vertu du Programme stratégique d'infrastructures routières, 30 millions $ ont été affectés aux STI et, à ce jour, environ 3,4 millions $ ont été consacrés à 16 projets à frais partagés dont l'objectif est d'accélérer le déploiement des technologies STI au Canada. Transports Canada a également conçu un plan de recherche et développement sur les STI, intitulé *Innover par l'établissement de partenariats*, publié en mai 2003. Celui-ci sert à la fois de troisième pilier stratégique à *En route vers la mobilité intelligente*, qui est le plan des systèmes de transport intelligents du gouvernement, et de premier pas important vers le respect des engagements pris par le Ministère à l'égard des STI. Les objectifs du plan de recherche et développement sont d'accélérer l'acquisition de connaissances et de compétences et de promouvoir l'adoption et la commercialisation des techniques STI. Ce plan prévoit un certain nombre d'activités de recherche et développement sur les STI dont le but est de favoriser l'innovation et d'établir un instrument de financement des projets de recherche et développement sur les STI afin de respecter les priorités de Transports Canada énoncées dans le document *Droit devant*. Vous trouverez d'autres précisions sur les STI à l'adresse www.its-sti.gc.ca/fr/menu.htm.

3.5 Transports Canada – Le programme de gestion

1. Renouvellement des effectifs

Diversité

Dans le sillage du recensement fructueux sur la représentativité réalisé en décembre 2001, Transports Canada a concentré ses efforts en 2002 sur l'amélioration de la représentativité des groupes minoritaires, ce qui a eu des résultats mitigés, avec des gains dans certains secteurs et des retards dans d'autres. La part actuelle de l'emploi des personnes atteintes d'une déficience et des minorités visibles, pour toutes les catégories d'emplois confondues[1], est inférieure à la disponibilité sur le marché du travail. La majorité des écarts de représentativité se situe dans la catégorie technique[2]. La représentativité des femmes est bonne en général et dépasse actuellement la disponibilité sur le marché du travail, dans toutes les catégories, sauf la catégorie opérationnelle[3].



Transports Canada a adopté une stratégie sur la diversité qui procurera un milieu de travail stimulant et attrayant à tous les employés et qui améliorera la représentativité afin de répondre aux attentes de la population diversifiée du Canada.

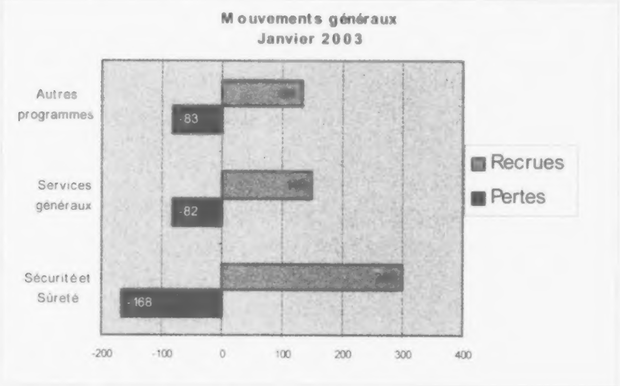
L'effectif en janvier 2003 de 4 684 équivalents à temps plein se composait de 3 421 anglophones (73 %) et de 1 263 francophones (27 %), proportion qui est restée relativement stable depuis quelques années.

1. Parmi les catégories d'emplois, mentionnons Direction, Scientifique et professionnel, Administration et service extérieur, Technique, Soutien administratif, Opérationnelle.
2. La catégorie technique englobe l'Exploitation des aéronefs, le Soutien technologique et scientifique, l'Électronique, les Techniciens divers, le Soutien des sciences sociales, l'Inspection technique.
3. La catégorie opérationnelle englobe les Pompiers, les Manœuvres et hommes de métier, les Services généraux.

Renforcement des capacités

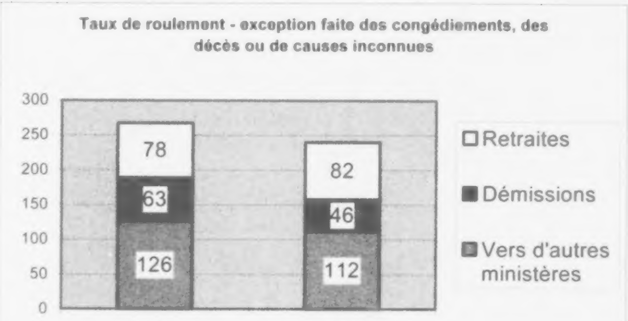
Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue d'avoir un effectif durable et productif, étant donné que deux employés sur cinq nommés pour une période indéterminée pourront prendre leur retraite d'ici 2011.

Après avoir accusé une légère hausse en 2001 (66 employés ou 1,5 %), le recrutement a dépassé l'élimination naturelle dans tout le Ministère au cours de l'année civile 2002. Durant cette même période, l'effectif de Transports Canada a augmenté de 250 employés, soit 5,6 %. L'importance accrue attachée aux questions de sûreté depuis les événements du 11 septembre 2001 est en grande partie responsable de l'augmentation globale (le secteur d'activités Sécurité et Sûreté a concentré 53 % de la croissance de l'effectif).



Les mutations dans d'autres ministères fédéraux (112) ont été la principale cause de départ l'an dernier, suivies par les départs à la retraite (82) et les démissions (46). Il faut signaler que le nombre de démissions a reculé de 17 % par rapport à l'année précédente. Le taux d'élimination naturelle global pour les employés nommés pour une période indéterminée est estimé à 6,1 % (contre 6,8 % en 2001).

Transports Canada a également enregistré d'intéressants progrès dans la diminution des risques qui se rattachent à la disparition de la mémoire ministérielle. En mai 2003, des plans de relève et de transmission des connaissances avaient été préparés pour 64 experts critiques en la matière qui pourront prendre leur retraite au cours des neuf prochaines années. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a reconnu que la stratégie du Ministère était une pratique optimale.



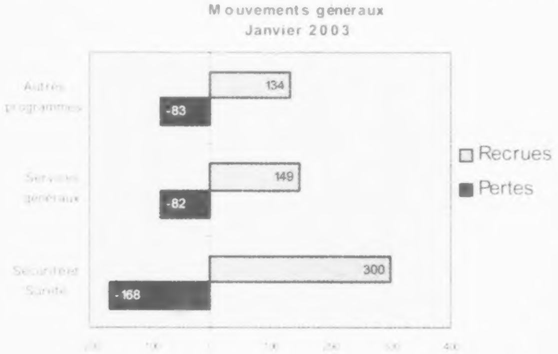
2. Gestion moderne et rapports sur les résultats

La réaction de Transports Canada aux questions de sûreté cruciales et urgentes dans le sillage des événements du 11 septembre 2001 explique que le programme de gestion

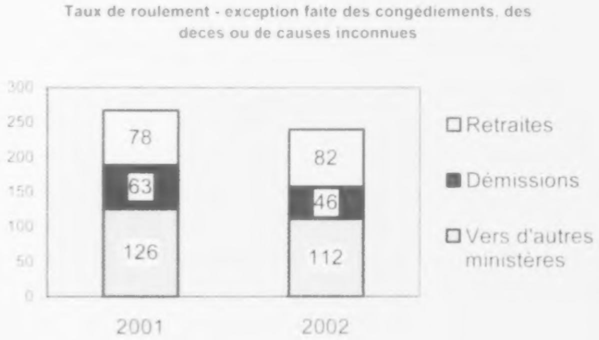
Renforcement des capacités

Transports Canada a poursuivi ses efforts en vue d'avoir un effectif durable et productif, étant donné que deux employés sur cinq nommés pour une période indéterminée pourront prendre leur retraite d'ici 2011.

Après avoir accusé une légère hausse en 2001 (66 employés ou 1,5 %), le recrutement a dépassé l'élimination naturelle dans tout le Ministère au cours de l'année civile 2002. Durant cette même période, l'effectif de Transports Canada a augmenté de 250 employés, soit 5,6 %. L'importance accrue attachée aux questions de sûreté depuis les événements du 11 septembre 2001 est en grande partie responsable de l'augmentation globale (le secteur d'activités Sécurité et Sûreté a concentré 53 % de la croissance de l'effectif).



Les mutations dans d'autres ministères fédéraux (112) ont été la principale cause de départ l'an dernier, suivies par les départs à la retraite (82) et les démissions (46). Il faut signaler que le nombre de démissions a reculé de 17 % par rapport à l'année précédente. Le taux d'élimination naturelle global pour les employés nommés pour une période indéterminée est estimé à 6,1 % (contre 6,8 % en 2001).



Transports Canada a également enregistré d'intéressants progrès dans la diminution des risques qui se rattachent à la disparition de la mémoire ministérielle. En mai 2003, des plans de relève et de transmission des connaissances avaient été préparés pour 64 experts critiques en la matière qui pourront prendre leur retraite au cours des neuf prochaines années. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a reconnu que la stratégie du Ministère était une pratique optimale.

2. Gestion moderne et rapports sur les résultats

La réaction de Transports Canada aux questions de sûreté cruciales et urgentes dans le sillage des événements du 11 septembre 2001 explique que le programme de gestion

moderne ait dû céder la place à d'autres priorités nationales plus urgentes. Cela ne veut pas dire toutefois que les efforts ne se soient pas poursuivis sur de nombreux fronts à l'appui du programme de gestion plus général du gouvernement. De fait, le Ministère a déployé de gros efforts dans des domaines comme la gestion des risques, le renforcement des compétences en leadership, l'intégration des informations financières et d'exploitation, la gérance des ressources et le renouvellement des effectifs.

Les notions de la gestion moderne sont constamment incorporées dans les séances d'orientation, les programmes de formation, les séances de sensibilisation et dans toute une diversité de moyens de communication afin de rappeler aux gestionnaires et aux employés leurs responsabilités en matière de gérance et de responsabilisation dans la gestion des actifs publics. Transports Canada redouble aujourd'hui d'efforts pour adopter des pratiques de gestion modernes à l'appui du programme plus général *Des résultats pour les Canadiennes et les Canadiens*.

Le Ministère continue d'enregistrer d'intéressants progrès dans le domaine de la gestion des risques. La Direction de l'aviation civile a adopté une politique de formation obligatoire sur la gestion des risques et établi un programme de formation pour tous les employés à qui le ministre a délégué des pouvoirs. Le Ministère a également adopté un cadre officiel de vérification des risques au sujet des paiements de transfert conformément à la politique du Conseil du Trésor. La gestion des risques est un élément qui entre également en ligne de compte dans la planification et la préparation des projets. Par exemple, le Ministère a obtenu l'approbation d'un plan de gestion des risques pour le projet Renseignements d'affaires et gestion des ressources (Oracle 11*i*).

Mesure du rendement

Le Ministère a enregistré d'importants progrès dans l'établissement de cadres de travail fondés sur les résultats et la définition de ses activités, alors qu'il tient à s'assurer que des liens logiques existent entre les ressources, les extrants et les résultats à l'appui des objectifs stratégiques plus généraux.

Le processus de planification intégrée de Transports Canada et les examens des secteurs de services servent à la fois à renforcer le besoin de lier les informations financières et non financières dans le cadre des affectations et des réaffectations budgétaires. L'adoption récente et l'évolution de ces processus ont eu pour effet d'enchâsser ou d'institutionnaliser l'intégration des données sur le rendement au sein du Ministère. En outre, la haute direction estime que ces processus représentent un instrument précieux qui facilite l'examen de propositions et de priorités conflictuelles.

3. Accès à l'information

Transports Canada a respecté le délai de réponse pour 77 % des demandes qui lui ont été adressées en vertu des lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements

personnels en 2002-2003. Ce délai de réponse représente une baisse par rapport au taux de ponctualité de 81 % enregistré l'année précédente, ce qui s'explique en partie par la hausse significative et imprévisible (58 %) de la charge de travail globale. L'autre facteur qui a contribué à l'augmentation de la charge de travail a été l'intérêt soutenu du public et des médias pour la sûreté des transports après les événements du 11 septembre 2001. En mars 2003, Transports Canada a commandé un examen des processus pour s'assurer que les processus internes n'entravent pas les demandes que le Ministère reçoit en vertu des lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels (AIPRP). L'examen a révélé qu'en dépit de l'évaluation du rendement, aucun problème majeur ne se rattache aux processus. De fait, l'examen a révélé que le Ministère avait amorcé de nombreuses améliorations, et ne s'était pas laissé distancer par d'autres ministères en tirant parti des pratiques optimales et d'autres économies visant à améliorer les délais de réponse. L'examen a également louangé Transports Canada des efforts déployés pour préserver la qualité du processus AIPRP.

4. Accessibilité et connectivité

Gouvernement en direct – Prestation de services électroniques aux intervenants de l'extérieur

L'initiative Gouvernement en direct (GED) à Transports Canada prévoit l'introduction de services et la prestation d'informations en direct afin d'améliorer l'efficacité des opérations que le Ministère mène en collaboration avec les intervenants de l'industrie pour tous les Canadiens. Grâce à cette initiative, 32 projets d'une valeur totale de 3,4 millions $ ont été financés et menés à terme en 2002-2003.

Les investissements engagés en 2002-2003 dans les nouveaux services en direct ont contribué à l'application de normes communes pour faciliter l'accès aux renseignements sur les transports fournis par voie électronique. Les candidats ont désormais la possibilité de suivre un entraînement au vol en direct et de subir leurs examens de la même manière, ce qui est pour eux beaucoup plus pratique. Les avionneurs autorisés disposent désormais d'un accès sécurisé pour actualiser leurs données en l'espace de quelques minutes par opposition à plusieurs jours. Les inspecteurs disposent d'instruments et de systèmes sur le terrain qui minimisent le temps et les efforts qu'il faut pour inspecter des navires commerciaux qui se livrent à des activités commerciales dans les voies navigables du Canada. L'industrie ferroviaire peut désormais présenter des demandes en direct à Transports Canada pour obtenir l'approbation du ministre en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ce qui marque une nette amélioration par rapport à la procédure manuelle actuelle. Le fabricants peuvent désormais enregistrer leurs marchandises dangereuses en direct, ce qui réduit le délai de traitement des inscriptions de quelques jours à quelques minutes.

Les exemples qui suivent illustrent les réalisations du GED.

- Le site Web Voyage accessible fournit des renseignements en direct sur les voyages aux voyageurs ayant une déficience ainsi qu'aux soignants et aux familles de ces personnes, des personnes âgées et d'autres voyageurs ayant des besoins spéciaux, afin d'atténuer les problèmes auxquels ils se heurtent lorsqu'ils voyagent.

- Le site Web Services maritimes en direct offre des services d'abonnement sur mesure pour répondre à tous les besoins d'information des clients, des partenaires, des intervenants de la marine et du grand public. Transports Canada a construit ce site d'information avec le concours des ministères des Pêches et des Océans et de l'Environnement.

- Une base de données Internet permet aux intervenants de poser des questions et de demander des éclaircissements au sujet du nouveau Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair. Au besoin, des interprétations sont insérées dans la base de données. Ce site permet également d'avoir accès à la base de données, de sorte que les intervenants peuvent trouver les interprétations qui présentent pour eux un intérêt particulier.

En janvier 2003, on a adopté une nouvelle orientation pour le GED, laquelle englobe une approche plus focalisée pour répondre aux demandes des intervenants de l'extérieur, notamment de l'industrie et des citoyens, avant la date cible de décembre 2005 fixée par le gouvernement du Canada. Des plans sont en cours de préparation pour faire évoluer le cadre actuel de gestion du rendement afin de mieux démontrer la valeur des investissements dans le GED et ses liens avec les priorités du Ministère et du gouvernement. De plus, le financement des futurs projets de GED privilégiera la collaboration accrue entre les juridictions et les possibilités de prestation des services horizontaux, qui seront liées aux programmes du gouvernement en matière de prestation des services, de gestion moderne et d'innovation. Vous trouverez d'autres précisions sur les initiatives GED de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/ged/menu.htm .

Gestion et technologies de l'information

Les investissements engagés par Transports Canada en 2002-2003 dans la gestion et les technologies de l'information (GI/TI) ont permis aux employés de l'interne, aux citoyens du Canada et aux intervenants de l'extérieur d'effectuer un plus grand nombre d'opérations commerciales par voie électronique, de manière ponctuelle et efficace et, au besoin, de façon sécurisée, et ont facilité l'accès aux informations, de même que l'échange d'informations. Ces investissements ont également permis une plus grande disponibilité des demandes de gestion de la réglementation, de l'octroi de permis et licences et de la sécurité, ainsi que des services d'information qui ciblent les Canadiens et l'industrie.

Les clients de l'extérieur peuvent consulter par voie électronique un site Web dynamique pour obtenir des renseignements sur la marine à un seul guichet. Les Canadiens et le secteur des transports peuvent désormais mener des recherches en ligne dans des revues électroniques, des normes, des ouvrages et des documents. Les employés de Transports Canada peuvent mieux servir leurs clients grâce à un système visuel qui contribue à identifier et à quantifier les risques qui se rattachent au transport des marchandises dangereuses afin de déterminer si les expéditions à haut risque sont inspectées comme il se doit.

Un nouveau système de gestion des dossiers, des documents et de l'information a été adopté pour gérer les documents électroniques, ce qui permet aux employés de sauvegarder et de consulter des informations en direct pour mieux servir les clients en leur fournissant des renseignements détaillés en temps opportun. Les inspecteurs équipés d'instruments mobiles et de manuels de référence électroniques peuvent procéder à des inspections de manière plus efficace sur le terrain et avoir instantanément accès à tous les renseignements cruciaux dont ils ont besoin pour intervenir rapidement devant une situation d'urgence. Dans l'optique de la sûreté, les principaux investissements dans la GI/TI ont contribué à renforcer les contrôles de sécurité des personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées des aéroports canadiens.

Le Plan stratégique GI/TI 2003-2006 de Transports Canada a été approuvé en avril 2003, ce qui a eu pour effet d'améliorer l'exécution des programmes grâce à des investissements plus stratégiques dans la GI/TI. Ce plan évoluera au besoin pour répondre aux besoins du Ministère et il sera mû par les orientations et les priorités commerciales de Transports Canada. Vous trouverez d'autres précisions sur la stratégie GI/TI à l'adresse www.tc.gc.ca/ged/planstrategiquegi-ti.htm .

4.0 Tableaux financiers

Tableau A – Sommaire des crédits

Crédit *(milliers de dollars)*		2002-2003 Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1	Dépenses de fonctionnement (nettes des recettes)	114 227	155 467	154 352
5	Dépenses d'immobilisations	121 500	79 571	54 152
10	Subventions et contributions	376 347	400 006	264 393
15	Paiements à la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.	83 740	83 740	80 135
20	Paiements à Marine Atlantique SCC	32 949	46 381	46 381
25	Paiements à VIA Rail Canada inc.	255 701	255 701	255 701
35	Paiement à la Queens Quay West Land Corporation	0	4 000	4 000
40	Paiement à la Société du Vieux-Port de Montréal inc.	0	18 400	18 400
(S)	Paiement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	0	259 477	259 477
(S)	Ministre des Transports – Traitement et allocation pour véhicule	65	67	67
(S)	Paiements au Canadien National pour le pont Victoria à Montréal	3 300	3 300	3 300
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	54 800	58 365	58 365
(S)	Paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	1 900	1 742	1 742
(S)	Subventions versées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	49 900	48 956	48 956
(S)	Remboursement des montants portés au crédit des recettes les années précédentes	0	40	40
(S)	Dépenses des produits de la vente des biens excédentaires de l'État	0	5 144	3 092
	Total budgétaire	1 094 429	1 420 357	**1 252 552**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau B – Comparaison du total des dépenses prévues et des dépenses réelles

2002-2003 Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	ETP	Dépenses de fonctionnement brutes[1]	Dépenses d'immo-bilisations	Paiements de transfert[2]	Sociétés d'État	Total des dépenses brutes	*Moins :* recettes disponibles	Total des dépenses nettes
Politiques	198	28 595	809	96 499	288 650	414 553	510	414 043
	223	*39 002*	*1 130*	*72 611*	*302 082*	*414 825*	*630*	*414 195*
	240	**37 727**	**1 076**	**64 438**	**302 082**	**405 323**	**734**	**404 589**
Programmes et Cessions	368	58 548	77 799	319 156	83 740	539 243	295 813	243 430
	428	*85 022*	*43 156*	*335 197*	*83 740*	*548 415*	*331 796*	*216 619*
	443	**84 777**	**22 295**	**212 388**	**80 135**	**399 595**	**330 311**	**69 284**
Sécurité et Sûreté	2929	335 509	27 327	13 892	-	376 728	47 209	329 519
	3091	*363 217*	*20 895*	*44 355*	*259 477*	*687 944*	*51 301*	*636 643*
	3027	**363 843**	**17 422**	**39 723**	**259 477**	**680 465**	**52 479**	**627 986**
Administration ministérielle	820	93 249	15 565	-	-	108 814	1 377	107 437
	909	*117 478*	*15 784*	*100*	*22 400*	*155 762*	*1 562*	*154 200*
	966	**115 204**	**14 753**	**100**	**22 400**	**152 457**	**1 765**	**150 692**
Total	4315	515 901	121 500	429 547	372 390	1 439 338	344 909	1 094 429
	4651	*606 019*	*80 965*	*452 263*	*667 699*	*1 806 946*	*385 289*	*1 420 357*
	4676	**601 551**	**55 546**	**316 649**	**664 094**	**1 637 840**	**385 289**	**1 252 552**
Autres recettes et dépenses :								
– Recettes non disponibles (voir tableau D)								25 298
								15 000
								68 789
– Coût des services fournis par d'autres ministères (autorisations = coût réel)								56 117
								55 943
Coût net du programme								1 125 248
								1 461 300
								1 239 706

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour les régimes d'avantages sociaux des employés, les allocations du ministre, les frais des agences de recouvrement, les remboursements des fonds versés au cours des exercices antérieurs, les paiements prévus par les ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent et le produit de la vente des biens excédentaires de l'État.

2. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Les caractères normaux indiquent les dépenses prévues. Les *caractères en italiques* indiquent les autorisations totales. Les **caractères gras** indiquent les dépenses réelles.

Tableau C – Comparaison historique des dépenses nettes

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses réelles 2001-2002	2002-2003 Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques	381 290	539 459	414 043	414 195	**404 589**
Programmes et Cessions	123 132	155 647	243 430	215 319	**69 284**
Sécurité et Sûreté	302 578	380 146	329 519	636 643	**627 987**
Administration ministérielle	108 729	118 164	107 437	154 200	**150 692**
Total budgétaire	**915 720**	**1 193 417**	**1 094 429**	**1 420 357**	**1 252 552**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

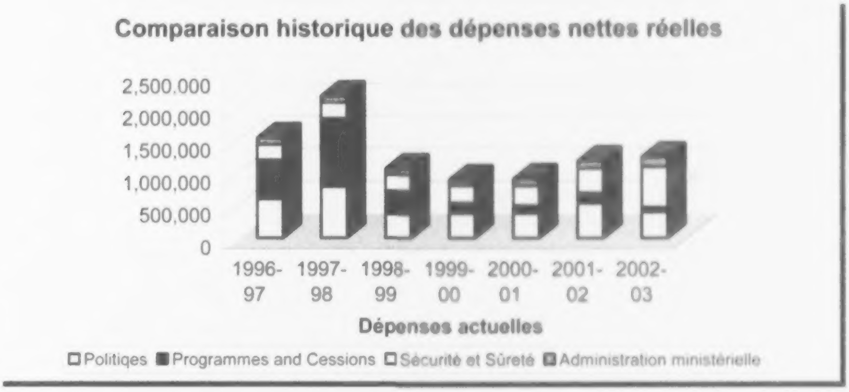


Tableau D – Recettes

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Recettes réelles 2000-01	Recettes réelles 2001-02	2002-2003 Recettes prévues	2002-2003 Total des autorisations	2002-2003 Recettes réelles
Recettes disponibles					
Politiques					
• Prévisions de l'Administration du transport aérien	322	262	-	-	**274**
• Recettes internes d'Agriculture Canada pour la surveillance du transport du grain	60	202	460	-	**333**
• Recettes de location	119	117	-	-	**111**
• Recettes internes et externes diverses	117	-	50	630	**16**
	618	581	510	630	**734**
Programmes et Cessions					
• Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	11 178	14 265	13 015	13 215	**11 535**
• Aéroports – Locations	9 328	5 839	4 980	8 157	**8 167**
• Aéroports – Concessions	4 313	1693	738	1 734	**1 841**
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	9 451	4439	2 632	5 211	**5 181**
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	5 625	2896	1 843	3 497	**3 700**
• Aéroports – Paiements de loyer et de biens immobiliers	219 273	248 271	272 130	299 517	**299 551**
• Recettes diverses	1 608	1 004	475	465	**336**
	260 776	278 406	295 813	331 796	**330 311**
Sécurité et Sûreté					
• Recettes internes et externes de sécurité aérienne	12 922	11 851	10 839	11 204	**12 810**
• Recettes internes et externes des services des aéronefs	27 519	33 723	26 497	26 648	**26 026**
• Redevances de sécurité routière	353	-	460	460	**-**
• Recettes internes et externes de sécurité maritime	9 188	7 591	7 400	7 377	**8 464**
• Inspections des chemins de fer d'intérêt local et autres recettes de sécurité ferroviaire	131	135	63	50	**112**
• Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	2 444	5 204	1 925	5 071	**3 757**
• Recettes internes et externes diverses	1 442	1 333	25	491	**1 311**
	53 999	59 838	47 209	51 301	**52 479**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau D – Recettes *(suite)*

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Recettes réelles 2000-01	Recettes réelles 2001-02	2002-2003 Recettes prévues	2002-2003 Total des autorisations	2002-2003 Recettes réelles
Administration ministérielle					
• Recettes internes provenant de la formation et du soutien des systèmes	779	234	-	30	**124**
• Recettes internes et externes des concessions et des locations	913	927	788	645	**972**
• Recettes internes et externes diverses	249	182	589	887	**670**
	1 941	1 344	1 377	1 562	**1 765**
Total des recettes disponibles	**317 334**	**340 170**	**344 909**	**385 289**	**385 289**
Recettes non disponibles					
Recettes fiscales :					
• Taxe sur les produits et services	21 678	-	-	-	-
Recettes non fiscales :					
• Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	4 098	4 802	5 000	5 000	**4 856**
• Location de wagons-trémies	13 577	13 936	10 000	10 000	**15 432**
• Allocations des administrations portuaires canadiennes	5 847	10 402	10 298	-	**9 765**
• Rendement des investissements	36 517	32	-	-	**21 410**
• Remboursement des dépenses des années antérieures	657	1 143	-	-	**1 057**
• Rajustements des comptes fournisseurs des exercices antérieurs	15 193	4 433	-	-	**5 323**
• Privilèges, licences et permis	196	49	-	-	**60**
• Amendes	626	1 169	-	-	**1 063**
• Produit des ventes	49	1 826	-	-	**796**
• Produit de la vente des biens excédentaires de l'État	9 438	5 284	-	-	**4 108**
• Diverses	609	396	-	-	**1 256**
• CTMA Traversier Ltée	-	-	-	-	**833**
• Vieux-Port de Montréal	-	-	-	-	**2 315**
• Dédommagement au titre de la guerre du Golfe contre l'Irak	-	-	-	-	**420**
• Great West Life – Remboursement de la Société canadienne des ports	-	-	-	-	**95**
Total des recettes non disponibles	**108 486**	**43 473**	**25 298**	**15 000**	**68 789**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau E – Paiements législatifs

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2000-01	Dépenses réelles 2001-02	2002-2003 Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Politiques					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	2 776	2 738	2 774	3 126	**3 126**
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	9 453	-	-	-	-
	12 229	2 738	2 774	3 126	**3 126**
Programmes et Cessions					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	5 982	4 552	4 374	4 928	**4 928**
• Paiements au Canadien National – pont Victoria	11 709	3 072	3 300	3 300	**3 300**
• Subvention versée à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	46 934	48 325	49 900	48 956	**48 956**
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	25	-	-	-
• Paiements au titre des ententes concernant la Voie maritime du Saint-Laurent	2 474	1 496	1 900	1 742	**1 742**
• Remboursement des dépenses d'exercices antérieurs	-	-	-	40	**40**
	67 099	57 470	59 474	58 966	**58 966**
Sécurité et Sûreté					
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	4 223	-	294	**294**
• Régimes d'avantages sociaux des employés	35 701	34 230	38 519	39 116	**39 116**
• Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	-	-	-	259 477	**259 477**
	35 701	38 453	38 519	298 887	**298 887**
Administration ministérielle					
• Régimes d'avantages sociaux des employés	9 858	8 992	9 133	11 194	**11 194**
• Allocations du ministre	52	68	65	67	**67**
• Frais des agences de recouvrement	4	-	-	-	-
• Produits de la vente des biens excédentaires de l'État	-	2 094	-	4 850	**2 798**
	9 914	11 154	9 198	16 111	**14 059**
Total des paiements législatifs	**124 942**	**109 814**	**109 965**	**377 091**	**375 039**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau F – Paiements de transfert

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2000-01	Dépenses réelles 2001-02	2002-2003 Dépenses prévues	 Total des autorisations	 Dépenses réelles
Subventions					
Politiques	22,548	122,272	23,539	23,539	**23,377**
Programmes et Cessions	36,300	19,800	-	-	-
Sécurité et Sûreté	115	9,069	100	100	**100**
Administration ministérielle	-	-	-	-	-
Total des subventions	58,963	151,141	23,639	23,639	**23,477**
Contributions					
Politiques	35,961	35,722	72,960	49,072	**41,061**
Programmes et Cessions[1]	181,273	194,168	319,156	335,197	**212,388**
Sécurité et Sûreté	14,911	13,378	13,792	44,255	**39,624**
Administration ministérielle	-	-	-	100	**100**
Total des contributions	232,145	243,269	405,908	428,624	**293,173**
Total des paiements de transfert	**291,108**	**394,410**	**429,547**	**452,263**	**316,649**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

1. Comprend les paiements législatifs pour le pont Victoria (Montréal) et pour la subvention relative à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland.

Tableau G – Précisions sur les paiements de transfert

Le tableau suivant contient des renseignements sur chacun des programmes de paiements de transfert de Transports Canada dont le coût estimatif total (CET) dépasse 5 millions $. Les dépenses sont exprimées en milliers de dollars.

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Octroi d'une subvention à la province de Colombie-Britannique au titre des services de transport par traversier des marchandises et des passagers (programme en cours).	23 377 $	D'aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique.	Liaisons de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de la Colombie-Britannique.	Desserte par BC Ferries des régions côtières et éloignées de C.-B.
Contribution aux services ferroviaires voyageurs en dehors de VIA Rail (CET de 37,8 millions $).	6 774 $	D'assurer la prestation de services de transport vers les régions éloignées.	Accès soutenu aux services ferroviaires pour les Canadiens vivant dans les régions éloignées (entre Sept-Îles et Labrador City/Schefferville; Sault Ste. Marie et Hearst; et Toronto et North Bay).	Des services ferroviaires voyageurs continuent d'être assurés à destination de ces régions éloignées.
Contribution au titre des services de transport par traversier des passagers et des marchandises (programme en cours)	8 027 $	De surveiller les services de traversier afin de réduire la dépendance des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale des entreprises par le biais de services qui répondent effectivement à la demande et de tarifs qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou; et entre Souris et Cap-aux-Meules.	Prestation de services sûrs, fiables et abordables aboutissant à une croissance du trafic et à un accroissement de la part du marché. Impact positif sur les économies régionales et soulagement des régions éloignées.
Paiement versé à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies pour le transport du grain de l'Ouest du Canada (programme en cours).	16 045 $	D'aider la CCB à faire l'achat et la location de wagons-trémies.	Transport efficace du grain dans l'Ouest du Canada.	La CCB a suffisamment de wagons-trémies loués pour assurer le transport efficace du grain dans l'Ouest du Canada.
Allocations versées aux ex-employés des Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services cédés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (programme en cours).	964 $	D'assumer la responsabilité de la partie des coûts de retraite qui ne sont pas payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux employés mutés.	Assurer un revenu de retraite équivalant aux régimes provinciaux au moment de la cession, formule accessible aux anciens employés de la province.	Les anciens employés de la province et du chemin de fer touchent un revenu de retraite équivalant à celui des régimes provinciaux.
Contribution au Programme de restauration du pont de Québec (CET de 6 millions $).	600 $	D'aider le CN à restaurer le pont de Québec, construit à l'origine par le gouvernement du Canada en 1918.	Maintien de la sécurité de la circulation des véhicules et des trains sur le pont.	La restauration du pont se poursuit et la circulation des véhicules et des trains n'a pas cessé tout au long des travaux.

Paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Projet de revitalisation du secteur riverain de Toronto, projet réalisé en collaboration par trois ordres de gouvernement (CET de 550 millions $ dont 10,1 millions $ au titre des quatre projets prioritaires et du plan d'aménagement).	5 200 $	De renforcer le dynamisme économique de Toronto, son développement social, son réseau de transport, la construction de logements et la durabilité de l'environnement.	Un secteur riverain propre, écologique, vital, accessible et magnifique dont pourront jouir tous les habitants de la ville et qui accueillera des touristes du Canada et du monde entier.	En 2002-2003, la Toronto Waterfront Revitalization Corporation est demeurée une société permanente en vertu de la législation provinciale et on a entrepris les travaux de quatre projets prioritaires et du plan d'aménagement.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Franchissement de la frontière (planification et intégration) (CET de 68 millions $).	330 $	D'améliorer la fiabilité et les performances d'exploitation globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports et renforcement des performances de sécurité et du transport durable.	Trois projets frontaliers d'une valeur totale de 108 millions $ ont été annoncés, trois études de faisabilité ont été financées, notamment l'étude sur un poste frontalier nouveau ou amélioré à Windsor. Octroi de 350 000 $ pour des études sur une liaison rapide à Vancouver et Ottawa.
Programme stratégique d'infrastructures routières – systèmes de transport intelligents (CET de 29 millions $).	1 265 $	D'améliorer la fiabilité et les performances d'exploitation globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et de l'efficacité des transports et renforcement des performances de sécurité et du transport durable.	Dix-sept ententes de contribution ont été négociées pour le déploiement et l'intégration de STI, au coût estimatif total de 3,7 millions $. Un projet est terminé, les autres devant l'être entre l'automne 2003 et le printemps 2004.
Contributions pour l'exploitation des aéroports hors Réseau national d'aéroports (RNA) (programme en cours).	1 752 $	De verser des subventions d'exploitation aux aéroports du Canada.	Exploitation sans danger des aéroports hors RNA qui n'ont pas encore été cédés (et qui ne sont pas encore admissibles au PAIA).	Diverses contributions ont été versées à des aéroports hors RNA pour assurer un niveau d'exploitation convenable.

Paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (au maximum 190 millions $ sur cinq ans).	32 386 $	D'aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations.	Exploitation sans danger, protection des actifs et réduction des coûts des aéroports hors RNA.	Soixante-quatorze aéroports ont reçu des contributions dans le cadre de divers projets approuvés.
Fonds de cession des ports (CET de 115 millions $).	22 102 $	De fournir une aide et des incitatifs aux éventuels ports non fédéraux pour les encourager à accepter le port et les installations portuaires en vue d'en poursuivre l'exploitation et d'aider à amener les installations portuaires à un niveau de sécurité et d'exploitation minimum.	Faciliter le transfert/cession des ports régionaux et locaux à des groupes locaux (mise en œuvre de la Politique maritime nationale).	Douze ports ont été cédés à des groupes locaux.
Contributions versées aux provinces en vue d'améliorer les routes pour en renforcer l'efficacité et promouvoir la sécurité tout en favorisant le développement régional et industriel et le tourisme, ce qui englobe le Programme d'améliorations routières du Nouveau-Brunswick et l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais (programme en cours).	40 684 $	De prendre part au financement fédéral-provincial conjoint de la construction, de la solidification et de l'amélioration de certaines liaisons routières et routes.	Amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports et promotion du développement économique.	Des contributions routières ont été versées pour assurer la sécurité et l'efficacité des transports et promouvoir le développement économique.
Accord sur la route transcanadienne – Terre-Neuve (CET de 403,5 millions $).	16 303 $	De construire des liaisons sur la route transcanadienne à Terre-Neuve et au Labrador en échange de la cessation des liaisons ferroviaires dans la province.	Renforcement et amélioration de la route transcanadienne à Terre-neuve et au Labrador.	Améliorations de la route transcanadienne selon l'accord.
(S) Paiements versés au CN à l'égard de l'élimination des péages sur le pont Victoria à Montréal et des travaux de restauration de la portion routière du pont (programme en cours).	3 300 $	De dédommager le CN au titre de la décision du gouvernement fédéral d'éliminer les péages et de contribuer à la restauration majeure de la portion routière du pont.	Remédier à l'impact négatif de l'élimination des péages sur les recettes du CN et assurer la conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses abords.	Des paiements ont été versés au CN pour la remise en état de la portion routière du pont.
(S) Subvention versée au titre de l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland (programme en cours).	48 956 $	De respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer une liaison de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Transport ininterrompu et efficace des voyageurs et des marchandises tout au long de l'année entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Des subventions ont été versées pour assurer le transport ininterrompu entre l'Î.-P.-É. et le continent.

Paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Dépenses 2002-03	Notre objectif est . . .	Résultats escomptés	Résultats atteints
Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet construction routière (CET de 485 millions $).	25 802 $	D'assurer le financement des projets routiers provinciaux pour répondre aux besoins du réseau routier national du Canada.	Amélioration de la mobilité et de la rentabilité des transports, et rendement amélioré en matière de sécurité et de transport durable.	De multiples améliorations ont été apportées aux routes provinciales.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Postes frontaliers (planification et intégration) (CET de 68 millions $).	7 666 $	D'améliorer la fiabilité et les performances globales du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport, ainsi que des performances en matière de sécurité.	Divers projets qui contribuent à la mobilité, à l'efficacité et à la sécurité du réseau de transport de surface.
Plan d'action 2000 sur le changement climatique (CET de 40,2 millions $).	40 $	De réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports.	Adoption de technologies de transport et d'affectation des terres plus sobres, capacité à réduire les émissions de GES; technologies novatrices et pratiques optimales.	Différentes initiatives ont été lancées afin de réduire l'augmentation des émissions de GES dans le secteur des transports.
Paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (programme en cours).	7 495 $	D'apporter une aide aux compagnies de chemin de fer et (ou) aux administrations routières pour qu'elles effectuent des travaux afin de renforcer la sécurité aux passages à niveau publics rail-route.	Diminution des risques de collisions et de victimes aux passages à niveau publics.	Cent trois passages à niveau ont été améliorés au Canada. Le taux d'accidents aux passages à niveau a diminué de 28 % depuis 1996.
Code canadien de sécurité (CET de 17,8 millions $).	6 290 $	D'apporter une aide aux provinces et aux territoires pour qu'ils appliquent uniformément les normes du Code canadien de sécurité aux transporteurs extraprovinciaux.	Amélioration du niveau de sécurité, de la capacité de surveillance de la sécurité et de l'uniformité nationale des normes.	Les normes sur les heures de service et l'évaluation de la sécurité ont été révisées et approuvées par le Conseil des ministres à l'automne 2002. Des activités de réglementation se déroulent actuellement en s'inspirant de ces normes.
Contribution à l'amélioration de la sûreté des postes de pilotage des aéronefs (CET de 34 millions $).	25 369 $	De fournir une aide aux candidats admissibles pour les aider à défrayer les coûts des modifications de sûreté qu'il faut apporter aux avions à passagers et à fret existants.	Amélioration des niveaux de sûreté et rétablissement de la confiance du public dans la sûreté du transport aérien et du trafic au même niveau qu'avant le 11 septembre, et taux de croissance.	Achat et installation de systèmes de verrouillage sur la porte du poste de pilotage pour la majorité des avions des transporteurs canadiens. Un nouveau règlement sur la porte donnant accès au poste de pilotage est entré en vigueur le 9 avril 2003.

Tableau H – Prêts, investissements et avances

Secteur d'activités *(milliers de dollars)*	Dépenses réelles 2000-2001	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003
Investissement dans Ridley Terminals Inc.	90 000	90 000	**90 000**
Investissement dans la Monnaie royale canadienne	--	--	**40 000**
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 013	25 024	**24 152**
Administrations aéroportuaires canadiennes	--	--	**19 221**
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	724	716	**692**
Total des soldes en cours sur les prêts	116 737	115 740	**174 065**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau I – Passif éventuel

	Au	
Type de passif éventuel ***(milliers de dollars)***	**31 mars 2002**	**31 mars 2003**
Garanties d'obligations et emprunts	64 147	**63 000**
Blessures ou décès	7 865	**7 830**
Rupture de contrat	475	**25**
Total du passif éventuel	72 487	**70 855**

Les chiffres ayant été arrondis, le résultat des colonnes peut différer des totaux indiqués.

Tableau J – Achats et marchés

Rôle que jouent les achats et marchés dans l'exécution des programmes

Les achats et les marchés jouent un rôle central dans l'exécution du programme du Ministère, ce qui permet à ce dernier d'obtenir des services de recherche, des conseils et des services directs hautement spécialisés à l'appui de ses politiques et de l'exécution de ses programmes. Les achats permettent au Ministère de répondre à ses besoins opérationnels et également de stimuler la croissance économique au Canada.

Aperçu de la façon dont Transports Canada gère sa fonction de passation des marchés

Les opérations d'achats de Transports Canada sont décentralisées, et les spécialistes désignés des achats sont répartis entre l'administration centrale et les régions et sont investis des pleins pouvoirs de passation des marchés. Le pouvoir d'acheter des articles de faible valeur a été délégué aux gestionnaires des centres de responsabilité de tout le Ministère pour qu'ils puissent satisfaire à leurs besoins en matière d'achat rapidement et moyennant un fardeau administratif minime. Certaines organisations de l'administration centrale jouissent également de pouvoirs limités de passation des marchés au titre de leurs besoins spécialisés, comme l'achat de pièces d'aéronefs, de véhicules, de services professionnels informatiques et d'entraînement des pilotes. Transports Canada se prévaut des services de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) pour l'achat de biens dont la valeur dépasse 5 000 $ lorsque ces biens ne peuvent être acquis en vertu d'une offre permanente, de même que pour certains types de services (p. ex. les activités de recherche et développement). La plupart des gestionnaires des centres de responsabilité peuvent utiliser une carte d'achat ministérielle pour les achats ne dépassant pas 5 000 $.

Les marchés sont créés à l'aide du système informatisé de passation des marchés du Ministère. Le Ministère utilise MERX, qui est le système d'appel d'offres électronique du gouvernement fédéral, afin d'annoncer la plupart des possibilités d'achat dont la valeur dépasse 25 000 $. Des comités d'examen des achats ont été créés dans tout le Ministère pour revoir et contester certains types de marchés, comme les marchés à fournisseur unique dont la valeur dépasse 25 000 $, la passation de marchés non autorisés et certaines modifications. Les comités régionaux d'examen des marchés se limitent à l'examen des marchés dont la valeur ne dépasse pas 10 000 $. Les marchés de faible valeur font l'objet d'une surveillance constante et on confie l'examen régulier des marchés à des organismes dont les pouvoirs en matière de passation de marchés sont limités. En outre, l'organisme responsable des achats à l'administration centrale procède à des examens fonctionnels officiels dans ses propres bureaux et dans les bureaux régionaux des achats à peu près tous les trois ans. Durant l'année civile 2002, Transports Canada a adjugé environ 8 000 marchés d'une valeur de 31,5 millions $. Ces chiffres n'englobent pas les commandes subséquentes à une offre permanente de TPSGC, les marchés conclus par TPSGC pour le compte de Transports Canada et les achats effectués au moyen d'une carte d'achat.

Progrès et nouvelles initiatives permettant d'adopter des pratiques efficaces et rentables d'achat

Transports Canada a conçu un certain nombre d'instruments pour aider les gestionnaires à répondre à leurs besoins de passation de marchés. Mentionnons entre autres le *Guide de la gestion du matériel et de l'approvisionnement*, que les gestionnaires peuvent consulter pour la totalité du processus de passation des marchés depuis l'étape de la planification jusqu'à la gestion des marchés, et les bulletins de service sur la gestion du matériel et la passation des marchés consacrés à certains problèmes de passation des marchés. Ceux-ci sont affichés sur le site Intranet du Ministère. Le Ministère a également mis au point un certain nombre de programmes de formation à l'intention des gestionnaires sur la passation des marchés, l'élaboration des cadres de référence et la gestion des marchés. Depuis quelques années, le Ministère a dépassé ses cibles au titre de la passation de marchés avec des fournisseurs autochtones en vertu de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Programmes et Cessions							
Aéroports – Concessions	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux*	1 143	Non disponible (n. d.)	Les contrats de concession font l'objet d'un appel d'offres.	n. d.	n. d.
Aéroports – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques*	90	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Aéroports – Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux*	5 724	n. d.	Les baux fonciers sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la politique sur les biens immobiliers. Les locations d'espaces sont établies de la même façon dans le périmètre des aérogares.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Aéroports – Redevances générales d'aérogare, redevances d'atterrissage, redevances de stationnement des aéronefs, RDSA, à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/120/la129a/la129a.html	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – *Règlement sur les redevances des services aéronautiques*	8 938	n. d.	Les associations qui représentent l'industrie reçoivent par voie de lettre des renseignements sur les propositions du Ministère de modifier les redevances et sont invitées à formuler leurs commentaires. Les employés aéroportuaires discutent également des propositions avec les clients dans chaque aéroport. La proposition et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la *Gazette du Canada*, et les intervenants sont priés de formuler leurs commentaires dans les 30 jours suivant la publication. Des lettres de suivi sont envoyées tout au long du processus, comme réponse aux remarques reçues; pour aviser l'industrie de la date prévue de prépublication et de la décision du ministre sur la proposition.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Aéroports – Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports, à l'adresse : www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/la/reglements/130/la131/la131.html#COU40H.KENORP.75YVFE.B	Services à caractère non réglementaire	Paragraphe 4.4(2) de la *Loi sur l'aéronautique* et section 2 du Décret autorisant la prise de règlements ministériels – *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*	648	n. d.	Les redevances et le REIR sont prépubliés dans la partie I de la *Gazette du Canada* et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans les 30 jours suivant la prépublication.	n. d.	n. d.
Aéroports – Paiements versés aux administrations aéroportuaires	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux*	296 370	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Aéroports – Paiement de loyers et de biens immobiliers	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques*	3 181	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Ports – Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux*	2 621	n. d.	Les baux sont négociés en fonction de la valeur de la propriété établie par TPSGC, en vertu de la Politique en matière de biens immobiliers.	n. d.	n. d.
Ports – Recettes des ports publics : services publics, droits d'amarrage, de quayage et de port, droits exigés aux ports publics, à l'adresse : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menudroitsportspublics.htm	Services à caractère non réglementaire	*Loi maritime du Canada*. Les droits exigés aux ports publics sont énoncés dans cinq annexes : *Avis concernant le tarif des droits de quayage et de transfert dans les ports publics*; *Avis concernant le tarif des droits d'amarrage aux installations portuaires publiques*; *Avis concernant le tarif des droits de port dans les ports publics*; *Avis concernant le tarif*	11 004	n. d.	Aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi maritime du Canada*, le ministre des Transports peut fixer les droits à payer à l'égard des ports publics. Les fonctionnaires du Ministère avisent les usagers et les intervenants de toute modification apportée aux droits des ports publics avant l'entrée en vigueur de ces changements. On trouvera les avis aux intervenants à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/ports/consultations.htm	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs							
Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
		des droits d'entreposage dans les ports publics; et *Avis concernant le tarif des droits de services publics et d'autres services dans les ports publics*					
Ports – Baux/licences	Services à caractère réglementaire	*Loi maritime du Canada* (paragraphe 71(1)) www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmc/loi/lmc-a.html	89	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité et Sûreté							
Sécurité aérienne – Ventes	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques*	235	n. d.	Site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/publications.htm	Directive de l'Aviation civile nº 35	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Sécurité aérienne – Droits réglementaires	Services à caractère réglementaire	*Loi sur l'aéronautique*, *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), que l'on trouvera à l'adresse : www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/Reglement/menu.htm	9 196	n. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la *Gazette du Canada*, et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans un délai prescrit (au minimum 30 jours).	Directive de l'Aviation civile n° 35 Normes de service, adresse : www.tc.gc.ca/AviationCivile/NiveauxDeService.htm	n. d.
Sécurité aérienne – Formation	Vente de biens et de produits d'information	Directive de l'Aviation civile n° 3	104	n. d.	Site Web www.tc.gc.ca/aviationcivile/formation/cours/menu.htm	Directive de l'Aviation civile n° 35	n. d.
Sécurité aérienne – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	*Règlement de l'aviation canadien*, article 104, et Directive de l'Aviation civile n° 3	2 113	n. d.	*Gazette du Canada* et site Web www.tc.gc.ca/AviationCivile/directives/dir3.htm	Directive de l'Aviation civile n° 35	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Services des aéronefs – Services d'entraînement au vol	Services à caractère non réglementaire	Autorité contractante du ministre	2 123	n. d.	Selon les lignes directrices sur les approvisionnements et les marchés de gestion du matériel.	Service décrit dans le contrat	Les normes de service, lorsqu'elles existent, ont soit été respectées à l'échelle mondiale, soit à titre individuel.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Sécurité maritime – Droits au titre des inspections, des sondages, des services, etc.	Services à caractère réglementaire	Divers règlements en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, notamment le *Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur*; le *Tarif des droits d'immatriculation et de délivrance de permis des navires*; etc. Pour les règlements et les droits, voir l'adresse : *www.tc.gc.ca/lois-reglements/GENERALE/L/lmmc/menu.htm*	8 226	n. d.	Consultations par le biais du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). La proposition et le Résumé de l'étude d'impact sur la réglementation (REIR) sont prépubliés dans la partie I de la *Gazette du Canada*, et les intervenants sont invités à formuler leurs commentaires dans un délai prescrit (au minimum 30 jours). Par ailleurs, des lettres de suivi sont envoyées, notamment en réponse aux commentaires reçus; pour aviser l'industrie de la date prévue de prépublication; et faire connaître la décision du ministre/gouverneur en conseil au sujet de la proposition.	Renseignements sur les normes à www.tc.gc.ca/securitemaritime/DON/Manuel-Qualite/menu.htm	n. d.
Sécurité maritime – Recouvrement des coûts des inspections	Services à caractère réglementaire	*Loi sur la marine marchande du Canada*	57	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Sécurité routière – Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Contrats de recherche	632	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Sécurité ferroviaire – Droits d'inspection	Services à caractère réglementaire	Accords	112	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Recherche et développement	Services à caractère non réglementaire	Frais d'utilisation établis en vertu de l'utilisation des contrats	418	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Politiques							
Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux*	111	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Prévisions relatives aux services aériens	Services à caractère non réglementaire	Accords	274	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.
Administration ministérielle							
Locations	Location et utilisation de biens publics	*Loi sur les immeubles fédéraux*	785	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Tableau K – Modèle de rapport d'information sur l'imputation aux clients extérieurs

Nom de l'activité d'imposition de frais	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais (p. ex. prévu par une loi, un règlement)	Recettes réelles en 2002-2003 (en milliers de dollars)	Coût total prévu pour fournir le bien ou le service (en milliers de dollars)	Consultation et analyse	Norme de service	Résultats sur le rendement
Ventes	Vente de biens et de produits d'information	*Loi sur la gestion des finances publiques*	97	n. d.	n. d.	n. d.	n. d.

Remarque : Les recettes réelles de 2002-2003 englobent toutes les sources de recettes non fiscales provenant de personnes ou d'organismes extérieurs au gouvernement fédéral.

Tableau L – Gestion du matériel

Pour être prêt pour la Stratégie d'information financière (SIF), Transports Canada a procédé à un examen des données sur les capitaux mobiliers et à un dénombrement physique en 2001 afin d'évaluer l'exhaustivité et la validité des actifs et des stocks. L'objectif global était de s'assurer que les soldes d'ouverture des actifs immobilisés étaient le plus exacts possible avant la date d'entrée en vigueur de la SIF, le 1^er^ avril 2001.

L'examen et le dénombrement des actifs ont comporté les mesures suivantes :

- on a produit des rapports sur les actifs existants dans le système intégré des finances et du matériel;
- on a dressé un inventaire physique limité pour obtenir des garanties sur l'existence physique et la propriété, notamment en confirmant l'existence physique des actifs de grande valeur figurant dans la liste des actifs générée par le système;
- lorsque la vérification restreinte a produit un taux d'erreurs élevé, on a alors procédé à une vérification physique complète.

Depuis lors, l'inventaire des biens est régulièrement actualisé. Les achats et les aliénations ont été consignés, et l'on a procédé à des dénombrements aléatoires de manière cyclique.

L'évaluation reposait :

- sur une vérification physique à 100 % des parcs aérien et automobile de Transports Canada;
- à un examen à 100 % de tous les biens mobiliers.

Le Ministère a l'assurance de connaître l'étendu de son actif grâce aux résultats de l'examen des données sur les actifs, au dénombrement physique et aux suivis ultérieurs.

Les biens immobilisés sont tous suivis dans le système intégré des finances et du matériel du Ministère; aucun n'est jugé essentiel à la mission de TC. Cela explique qu'aucun plan du cycle de vie n'ait été élaboré et que l'on n'ait procédé à aucune évaluation de la gestion des risques.

5.0 Nos bureaux

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Site Web :
www.tc.gc.ca

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
Téléphone : (613) 998-5128

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique
620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

Index

A

Accès à l'information · 68
Accessibilité · 26
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien · 60
Aéroports du Réseau national d'aéroports · 27
Aéroports ne faisant pas partie du Réseau national d'aéroports · 29

C

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent · 31

F

· 58
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique · 34
Fonds de cession des ports · 30

G

Gestion et technologies de l'information · 70
Gouvernement en direct · 69

I

Industrie du transport aérien · 20

L

Loi maritime du Canada · 30
Loi sur les aéroports du Canada · 28

P

Plan d'action 2000 sur le changement climatique · 41
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 29
Programme stratégique d'infrastructures routières · 17, 32, 65, 80, 82

R

Recherche et développement · 63
Réforme de la législation et de la réglementation · 48
Renouvellement des effectifs · 66

S

Sécurité ferroviaire, Direction 2006 · 55
Securité maritime, Cap sur l'avenir et La prochaine vague · 58
Stratégie de développement durable · 35
Sûreté des transports · 59
Système de gestion de l'environnement · 39

T

Transport de surface · 23
Transport des merchandises dangereuses, Cible 2010 · 58
Transport maritime · 24

V

Vision sécurité routière 2010 · 54
Vol 2005 — Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada · 55